



L'écoutille

Octobre 2011 - Volume 18 No.5

Parc Nautique Lévy



Lila L.

Un milieu de choix



Parc Nautique Lévy (1984) inc.





Octobre, mois haut en couleur, mois de l'abondance de la nature. Trait d'union entre l'été et l'automne, mois de chaleur et de fraîcheur et de décors majestueux...

... et puis, mois des préparatifs : préparatifs en prévision de la venue des premiers flocons de neige mais auparavant, préparatifs en prévision de la fête des tout-petits qui déjà espèrent une cueillette grandiose de bonbons de toute sorte... laissons place à nos cœurs d'enfant. Joyeuse Halloween



Administrateurs

COMMODORE

M. Georges Leblanc

VICE-COMMODERE ET DIRECTEUR DES TRAVAUX

M. Mario Côté

SECRÉTAIRE

M. Jacques Demers

TRÉSORIER

M. André Langevin

DIR. DES RELATIONS SOCIALES

Mme Michelle Cantin

DIRECTEUR ADJOINT DES TRAVAUX

M. Alain Leduc

DIRECTEUR DU PERSONNEL

M. Daniel Ouimet

REPRÉSENTANT - VILLE DE LÉVIS

M. Simon Thériage

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 2011

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
M. Serge Michaud
M. Jean-Noël Parent

PRÉPOSÉS - services aux membres

Mme Stéphanie Cotnoir
M. Jérémie Guay
M. Pascal Labrecque
M. Vincent Thibault

GARDIENS DE NUIT

M. Marcel Vézina
M. Pascal Labrecque,

PRÉPOSÉES - entretien

Mme Émy-Clara Guay
Mme Marie-Pier Thibault
Mme Jessica Lavertu

ADMINISTRATEUR RESPONSABLE

Mario côté

RESPONSABLE TECHNIQUE

France Côté

COLLABORATEURS

Jacques Demers
Pierre Dorval
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



DANS LE DERNIER DROIT

Le temps de la sortie des bateaux prenait fin le dimanche 16 octobre; le nombre important d'embarcations à disposer sur le site de Parc Nautique Lévy a une similarité avec l'exécution d'un *puzzle* de 1 000 morceaux sur une table trop petite et embarrassée. Notre personnel, bien qu'étant à leur toute première expérience en sortie de bateaux et en disposition de ces unités sur notre site restreint, s'en est acquitté avec brio et dévouement. Malgré la faible amplitude des marées, les vents dérangeants, l'inquiétude des membres, les bris de bers et finalement les nombreux imprévus qui pouvaient compromettre les opérations, le tout s'est effectué avec le sourire et dans la bonne humeur. Même si certains membres ont dû gérer leur impatience, la plupart ont fait preuve de compréhension et nous les remercions pour la confiance témoignée à l'égard de notre personnel. La corvée de la sortie des bateaux enfin terminée nous lâchons un grand soupir de satisfaction...

La pression a baissé d'un cran pensez-vous ?

Momentanément!

Cette étape franchie nous permet maintenant de concentrer nos ressources afin de continuer l'exécution d'importants travaux qui doivent être complétés à tout prix avant que la neige et la froidure ne s'installent. L'échéancier se doit d'être régulièrement réajusté. Nous arrivons dans le dernier droit et devons travailler la pédale au fond; il ne reste à peine plus qu'une trentaine de journées de travail pour tout faire cet astreignant boulot dans des conditions quasi hivernales.

La liste des dossiers à réaliser sans faute est longue : dans un premier temps, il s'agit de préparer nos installations pour la saison hivernale :

- enlever les auvents;
- vidanger la tuyauterie;
- démonter les pontons;
- enlever les passerelles;
- démonter les installations pétrolières;
- ranger et baliser le terrain;
- entreposer la *Gisèle Boat*, etc...

Et dans un second temps, obligatoirement cette année, nous devons prolonger la période de travail de notre personnel afin d'effectuer les travaux qui ne peuvent être réalisés que lorsque les pontons sont libres, i.e. :

- réparer et remplacer une cinquantaine de flotteurs pour les pontons;
- reconstruire les pontons de liaison tordus;
- démanteler tous les filages électriques sur les pontons C et D;
- réparer des dents de peigne;
- installer 26 nouvelles bornes électriques sur les pontons C et D;
- terminer le système de cartes magnétiques;
- couler une dalle de béton pour la passerelle des pontons A et B.

De plus, nous devons déjà planifier les actions printanières et pour ce faire, dès novembre, nous commanderons la construction d'une vingtaine de dents de peigne en acier galvanisé et plus de 250 pièces de *styrofoam* afin de rendre insubmersibles nos pontons.

Et puis nous réglerons nos comptes et s'il nous reste du temps de libre nous irons préparer notre sapin afin d'arriver à Noël en même temps que tout le monde. 

Georges Leblanc

par le conseil d'administration



Fiche de membre

Ne pas oublier de fournir votre fiche de membre avant le 30 octobre 2011 et bien vérifier que vous avez répondu à la question en bas de pas qui est « J'utiliserai un ponton en 2012? Oui ou non ». En cochant oui, nous comprenons que vous aurez un bateau et donc utiliserez un quai pour la saison prochaine. En cochant non, nous comprenons que vous ne mettrez pas de bateau à l'eau pour 2012.

Informations diverses relatives au remisage hivernal

Afin de respecter la tranquillité du voisinage de notre marina, il est très important de fixer les cordages sur le rail de pont de manière à empêcher les désagréables claquements (les « guelings guelangs ») lors de grands vents.

Veuillez noter que dès le 1er novembre, le courant électrique sera coupé sur le site.

Il est indispensable de débrancher et fermer les réservoirs de gaz propane ainsi que tous les contacts

électriques. Il est recommandé (lorsque vos batteries sont bien chargées) de débrancher les pôles de vos batteries.

Les travaux d'envergure sur l'extérieur des coques ainsi que les travaux de soudure sont interdits durant la saison hivernale.

Du 1er novembre au 1er avril, aucun bruit d'outillage et de génératrice ne seront tolérés entre 17h00 et 8h00.

Taxes sur cotisations spéciales

Nous avons finalement reçu l'avis du comptable concernant la taxation des cotisations spéciales, et nous avons le plaisir de vous annoncer que, débutant en 2012, les cotisations seront non-taxables sous certaines conditions qu'il reste à définir. À la rencontre annuel, je vous présenterai un modèle en même temps que la prévision budgétaire de 2012.

En espérant que la saison fut à la hauteur de vos attentes,
André Langevin, Trésorier



par Jean-Luc Lemieux

West Marine

La compagnie West Marine qui alimente 320 points de vente à travers les Etats-Unis dont trois au Canada et un à Porto-Rico a décerné à la Compagnie Navico son prix d'excellence pour le service au client après vente et la qualité de ses produits.

Canada Metal Pacific

La compagnie Metal Pacific a fait l'acquisition de la New Zealandd Rocna Anchors. Ces ancrs sont bien connus des navigateurs qui sillonnent les mers.

Au moins un bateau de notre marina, Liberté 55, possède un tel équipement d'ancrage.



La compagnie Canada Metal Pacific manufacture des ancrs, des anodes sacrificielles et des composantes de pilotes automatiques de marque Octopus.

Perko

La compagnie Perko qui produit une foule de produits marins a fait une recherche sur la fonctionnalité des feux de poupe des embarcations de plaisance. Elle en arrive à la conclusion que ce feu est le plus malmené surtout pour ce qui est des petites embarcations de plaisance. Elle invite les plaisanciers à vérifier fréquemment leur opérabilité et

propose la pose de feu rétractable ou pliant pour corriger la situation.

Vêtement Gill i5 Headwind Jacket

La compagnie Gill vient de lancer sur le marché un nouveau veston, i5 Headwind Jacket, qui permet de mieux conserver la chaleur ou la fraîcheur du vêtement. Un système thermorégulateur a été développé créant une structure dynamique. Par temps chaud,



les pores du tissu s'agrandissent tandis le contraire se produit par temps froid. On réserve un avenir prometteur à ce vêtement.

Éventuel impact sur le système GPS

Une compagnie américaine a formulé une demande pour utiliser les bandes adjacentes au système GPS pour établir un système de communication. Or dans certaines régions du monde, on observe une certaine dérive dans la réception des signaux émis par les satellites.

L'utilisation des bandes adjacentes pourrait nuire à cette réception et priver plusieurs navigateurs du système de positionnement.



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

FÉLICITATIONS À PARC NAUTIQUE LÉVY!

QUATRE ANCRÉS QUATRE GOUTTES ÉCO

Dans le cadre du Programme de Classification des marinas et de Certification Éco-Marina de l'Association maritime du Québec, la Corporation de l'industrie touristique du Québec, experte en classification et certification des marinas, vient d'attribuer **quatre Ancres et quatre Gouttes Éco** à Parc nautique Lévy.

Rappelons que le programme de classification des marinas comporte plus de 250 critères portant sur la qualité des infrastructures maritimes et terrestres, des installations sanitaires et des activités offertes sur les lieux.

Quant au programme de certification Éco-marina, il s'inspire du Clean Marine Act de l'Ontario qui permet d'évaluer 200 critères liés à l'exploitation des marinas ayant un impact environnemental.

Dans les deux cas les marinas sont évaluées sur une échelle de 1 à 5 Ancres ou Gouttes Éco.

Actuellement seulement trois marinas du Québec se sont méritées la classification Quatre Gouttes-Éco.

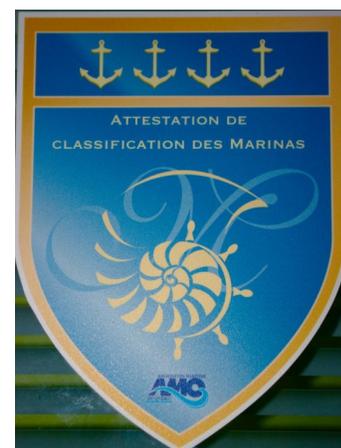
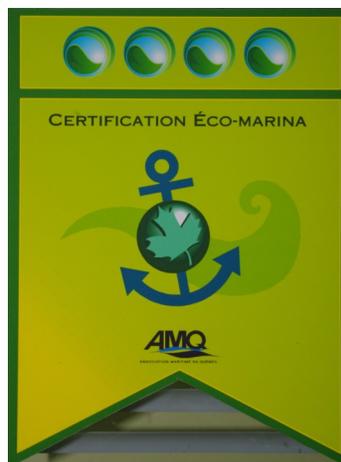
Cette bonne performance a été rendue possible grâce à tout le personnel de la marina, au concessionnaire du restaurant, aux membres et à des actions mises de l'avant par le conseil d'administration. Certains critères ont tout spécialement retenu l'attention des experts de la Corporation de l'industrie du Québec : la gérance du bassin, les programmes incitatifs pour l'utilisation contrôlée de l'eau, l'apparence des lieux, la propreté de la salle à manger et du salon des membres, la présence de nappes sur les tables du restaurant, la carte des vins, la présence des écoles de formation et de l'atelier de mécanique, la publication du journal l'Écoutille, la gérance des huiles

usées, le plan d'urgence et la protection contre l'incendie, la station de pompage des eaux usées, le poste de distribution des carburants, la surveillance des lieux pendant la saison d'opération, le prêt de bicyclettes et l'accueil des visiteurs pour ne nommer que ces points.

La classification d'une marina est valide pour une période de trois à quatre ans selon les cas. Le défi est de taille pour notre organisation : maintenir cette classification et s'améliorer. Le programme d'amélioration du système électrique du bassin et celui de la construction d'un bassin pour recueillir les eaux usées lors du lavage des bateaux répondront à de nouvelles exigences sur le plan de la sécurité et la protection de l'environnement.

Mille fois « BRAVO »

pour cette bonne performance et des remerciements à toutes les personnes qui, de près ou de loin, ont contribué à rendre plus attrayante notre organisation !



LA VILLE DE LÉVIS
EST FIÈRE
DE S'ASSOCIER
AU SUCCÈS
DU

PARC NAUTIQUE
DE LÉVIS



... et puisque notre sage membre puise des pensées dans une fontaine intarissable, nous nous faisons un plaisir de laisser couler l'encre de ses sources...

Il semble que la perfection soit atteinte non quand il n'y a plus rien à ajouter mais quand il n'y a plus rien à retrancher. Antoine de Saint-Exupéry

Pour entrer dans le secret des choses, il faut d'abord se donner à elles. Simone de Beauvoir

Par notre manière de penser et notre attitude, nous construisons notre bonheur ou notre malheur. Paul Verlaine

Être un homme c'est sentir, en posant sa pierre, que l'on contribue à bâtir le monde. Antoine de Saint-Exupéry

Le secret du bonheur ne consiste pas à rechercher toujours plus, mais à développer la capacité d'être heureux avec moins. Dan Millan

Steven Blaney

Député fédéral de Lévis-Bellechasse



115, route Kennedy Lévis G6V 6C8
830.0500 • 1 877 630.0500
www.stevenblaney.ca

CO₂ Une organisation carbone zéro *

Il y a de ces nuits où aucun rayon de lune ne brille, aucune étoile ne scintille dans la voûte céleste; c'est la noirceur de la nuit qui règne en roi et maître. Nous naviguons quand même à grande vitesse et c'est ainsi toute la nuit; nous manoeuvrons, nous veillons dans des conditions soporifiques tout en opposant notre volonté à la fatigue qui nous tenaille et quelquefois, dans des conditions de mer exécrables...

En général, les équipages prennent quelques jours à s'adapter au rythme de repos propre au domaine de la course au large à la voile. Lorsque les équipiers à bord sont en grand nombre, il suffit qu'ils suivent le mouvement, mais, il en est tout autrement lorsqu'il s'agit du skipper ou d'un navigateur solitaire. Il y a une dizaine d'années, lorsque je subissais l'ouragan *Danielle*, j'étais fatigué, fourbu, j'avais mal partout, ça faisait plus de 32 heures que je n'avais pas dormi et au moment où je m'apprêtais à quitter le confort douillet de l'intérieur (confort très relatif soit dit en passant), une pensée saugrenue mais hautement justifiable s'imposait à mon esprit : dormir, rien que cela. M'étendre et dormir du sommeil du juste. Cela devenait totalement irrésistible comme idée mais tout à fait irréaliste, étant donné les conditions extérieures qui prévalaient depuis ce qui me paraissait être une éternité. Je devais oublier ce pur fantasme et me concentrer sur les gestes à poser, sinon le voilier serait livré en pâture à la férocité des éléments déchaînés. Afin d'éviter de succomber à la tentation, je me hâtais vers la sortie en m'exclamant :

- Oublie ça mon vieux ! demain, peut-être!

Je me souviens aisément de ces pénibles moments lorsque l'on me questionne à savoir quel entraînement je pratique afin de résister au sommeil. Tout d'abord, je crois que l'on ne peut pas favoriser très longtemps ne pas dormir ... Je n'ai pas de préparation spéciale en ce qui concerne un genre d'entraînement pour habituer mon corps au sommeil de courte durée et/ou interrompu. Je tente malgré tout, et souvent sans succès, de partir sur ces grandes cavales le plus reposé possible mais, ce qui

importe, c'est d'être bien dans sa tête. Par contre, j'ai l'habitude et de la facilité à me reposer n'importe quand et je dirais même n'importe où.

Je peux aussi me réveiller rapidement et être totalement fonctionnel, ordonné et efficace à l'instant où je me réveille. Il faut avouer par contre que c'est davantage facile de le faire sur un voilier de course, car je crois que mentalement, je sais à quoi m'attendre bien avant le départ et que j'ai un objectif de performance à atteindre. Je récupère rapidement malgré la cinquantaine avancée. Je crois que je réussis aussi à compenser le manque de temps de sommeil par des micros sommeil et des moments de relaxation, par exemple : soit en m'assoissant confortablement quelques minutes et en libérant mon esprit de tout ce qui l'occupe pour quelques instants... Ça contribue à me détendre efficacement.

Aussi, en course, j'éviterai les repas lourds et je resterai légèrement sur mon appétit. Je n'ai jamais utilisé quelque substance ou médicament que ce soit pour me "booster" ou me tenir éveillé. D'ailleurs je ne connais aucune de ces substances. Par contre, je dors habillé et toujours prêt à intervenir pour contrer toutes situations; je peux dormir assis à la table à cartes assez souvent ou dans le cockpit, si la température le permet. Dans certaines situations plus délicates, je couche sur une surface dure : plancher, cockpit, etc. afin de mieux sentir ce qui se passe sur le voilier, de mieux ressentir ses mouvements ou écarts de conduite.

En conclusion, dans la plupart des courses ou grands parcours, je dors à peine plus de 3 à 4 heures par jour, sur des périodes de vingt minutes. Et je me réveille ainsi après vingt minutes sans aide et sans alarmes.

Le plus longtemps que j'ai eu à lutter contre le sommeil se chiffre à cinquante-neuf heures au cours de ce maudit ouragan *Danielle*. J'avais les jambes en coton, je n'ai pas halluciné mais il était temps que ça se termine, c'était limite. Après mon sauvetage, j'ai dormi quatre heures et par après, je reprenais le cours normal de mes activités. Physiquement, trois heures par jour, je peux vivre avec cela même si je sais très bien que ça peut être néfaste

pour ma santé à long terme. Donc, je m'efforce toujours de faire pour le mieux. Cela me convient et dès le retour à terre, je reprends la routine tout comme monsieur tout le monde; je me couche en fin de soirée et je me relèverai vers les sept heures le lendemain matin.

Je crois que ça doit se passer de la même manière pour la plupart des skippers qui veulent performer et voir à leur sécurité et à celle de leurs équipiers, de bonne manière. Lorsque je navigue en équipage, tout comme je l'ai fait au cours de la course La Route Rimouski Anticosti, dont le départ se prenait le 10 juillet dernier, c'était moins astreignant, toujours intense mais combien plus rassurant de pouvoir me fier à mon équipage lorsque je dormais de corps et d'esprit quand venait mon tour de repos.

Tout au long de la course Québec Saint-Malo 2008 qui devrait durer entre 13 et 14 jours, sur le voilier *Port de Québec*, mes équipiers ont travaillé sur des quarts de trois heures et puis devaient aller se reposer pour les trois prochaines heures et ainsi de suite... Pour ma part, j'étais hors-quart. J'avais la possibilité de dormir mes périodes de sommeil quand j'en ressentais le besoin et j'étais disponible en tout temps pour assister mes équipiers aux manœuvres de changement de voile ou toutes autres manœuvres délicates requérant le maximum de concentration. J'étais là également pour voir à ce que les consignes de sécurité soient respectées, car pour moi il importait que, lorsqu'arrivait le moment de lancer les amarres de voir, tous mes amis et équipiers soient souriants et pétants de santé.

Depuis mai 2009, je navigue sur mon nouveau voilier VOR60 *Océan Phénix*, depuis ce temps j'y ai parcouru tout près de 17,000 milles nautiques; en solo, en équipage réduit ou souvent avec douze à quatorze équipiers à bord. Cela oblige une logistique complexe à tout point de vue et, lorsqu'on parle repos, s'imaginer qu'à tous les trois ou quatre heures dépendant de la durée des quarts de travail, une rotation des équipiers s'effectue. Il y a ceux qui regagnent le cockpit pour reprendre les manœuvres, et il y a ceux qui apprécient retrouver leurs bannettes, leur degré de satisfaction se lit dans leurs yeux et leurs propos en témoignent. En un rien de temps le calme règne à

nouveau à l'intérieur car la plupart s'endorment dans les minutes qui suivent; souvent leurs ronflements en témoignent. Ces bienheureux savoureront pour au moins trois heures ces moments de repos bien mérités. Tandis que moi, leur skipper, je devrai rester sur un pied d'alerte en espérant que les circonstances me permettront quand même de suspendre ma vigilance et de m'imposer quelques petites périodes de sommeil...

Pour en savoir davantage, je vous invite à naviguer sur le www.georgesleblanc.com, où vous pouvez visiter notre boutique, et suivre l'ensemble des activités de mon Équipe de Voile Océanique qui est déjà à se préparer activement pour la saison de navigation 2012 au cours de laquelle nous effectuerons notre cinquième Transat Québec / Saint-Malo; cette fois-ci ce sera à bord du monocoque VOR 60 le *Océan Phénix*.

Georges Leblanc
skipper.



ENVIRONNEMENT Canada

Prévisions météorologiques

Prévisions continues sur ratio VHF

Canaux 21B, 25B, 83B

Site internet :

www.meteo.qc.ca/marine/index_f.html

Météo Conseil

Consultation directe avec un météorologue d'Environnement Canada pour toutes les régions du Québec, frais de 2,99 \$ la minute

Numéro : 1 900 565 4455

Guide de météo marine

Les secrets du Saint-Laurent disponible en fichier PDF sur le site :

www.qc.ec.gc.ca/meteo/secrets_stlaurent/index_f.htm

Voie maritime du Saint-Laurent

Pour obtenir gratuitement le Guide des embarcations de plaisance de la Voie maritime,

composez le 613 932-5170. On peut en télécharger une version en ligne sur le site : www.greatlakes-seaway.com/fr

PARC Canada

1 888 773 8888

Www.pc.gc.ca

LES FORMALITÉS DOUANIERES AUX États-Unis et au Canada

L'entrée aux États-Unis

Les plaisanciers en provenance du Canada et faisant leur entrée aux États-Unis doivent obligatoirement se rapporter aux services des U.S. Customs & Border Protection (CPB) qui dépendent maintenant du Department of Homeland Security. Cette nouvelle agence a désormais la charge de faire appliquer à la fois les formalités d'immigration et de douane. Tous les passagers présents à bord doivent présenter leur passeport.

www.cbp.gov/

L'entrée par le Nord du lac Champlain

Le poste des douanes états-uniennes se trouve à l'entrée de Rouses Point, juste au Nord du pont routier, au bout d'une jetée. L'arrêt y est obligatoire depuis deux ans et il n'est plus permis de se rendre directement dans les marinas de Rouses Point pour dédouaner. Les douaniers et autres Border Patrols sont équipés de puissantes embarcations motorisées qui interceptent systématiquement les embarcations qui omettent de s'arrêter au poste de douane.

L'entrée par le Saint-Laurent et la région des Mille-Îles

Les plaisanciers doivent se présenter aux bureaux des Customs & Border Protection situés à Cape Vincent (à proximité du quai du traversier, juste à l'ouest du quai public) et sur Heart Island (juste en face d'Alexandria Bay).

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@merriallard.com

Le dernier cité est probablement le plus commode, le bureau est installé directement sur le quai du château Boldt et les douaniers ont l'habitude des plaisanciers. Il existe également des vidéophones permettant de se rapporter aux officiers du CPB, avec son passeport en main, et évitant ainsi l'obligation de se présenter en personne. Ces appareils sont cependant parfois en panne et interdits d'utilisation lorsque le niveau d'alerte passe à l'orange ou au rouge. Ces vidéophones se trouvent au quai public de Waddington (en amont de Chrysler Park), au quai public de Morristown (en face de Brockville), au Village Dock de Clayton et dans le bassin principal d'Alexandria Bay (Upper James St. Dock dans Upper Bay).

Formulaire I-68 — Canadian Border Boat Landing Program

Ce permis d'une validité d'un an est délivré aux citoyens canadiens et aux immigrants reçus. Il les autorise à franchir la frontière sans avoir à effectuer les formalités d'immigration pour des séjours de 72h au maximum sans toutefois s'éloigner à plus de 40 km à l'intérieur du pays. Les plaisanciers doivent toutefois obligatoirement signaler leur présence aux officiers du CPB en composant le 1-800-827-8251 ou en se rapportant aux vidéophones mentionnés plus haut. Ces permis sont délivrés en personne dans les ports d'entrée au coût de 16 \$US par personne et de 32 \$US par famille. Pour la liste des ports d'entrée consulter le

www.cbp.gov/xp/cgov/toolboz/contacts/ports.
Pour les formalités I-68 consulter le www.cbp.gov/xp/cgov/travel/pleasure_boats/boats/cbbl.xml

Le programme NEXUS

Ce nouveau programme canado-américain offre les mêmes commodités que le programme I-68 qu'il remplacera probablement dans un proche avenir. Le délai d'obtention du permis est de plusieurs semaines et la demande doit se faire par la poste. Les requérants sont convoqués par la suite en personne devant un officier du CPB des États-Unis qui effectue des prises de photo et d'empreintes digitales. Le permis Nexus coûte 50\$ par personne, est valide 5 ans et permet également d'accélérer les formalités d'entrée par voie aérienne et terrestre. Www.cbsa-asf.gc.ca/prog/nexus/menu-fra.html



Excavation

Bergedac

Entrepreneurs Généraux

- Excavation
- Terre
- Sable
- Gravier
- Déneigement
- Travaux de terrassement
- Location de machinerie lourdes
- Concassage

Jonathan Bergeron
Chargé de projets / estimateur
Cell : 418 570-9500
5161, St-Georges
Lévis (Québec) G6V 4P3
Tél. : 418 833-1282 Téléc. : 418 833-7196
bergedac@qc.aira.com www.excavationbergedac.com

LICENCE R.B.Q. : 1331-4208-57

Un service soigné...un travail de qualité

Une équipe professionnelle

Depuis 1987, nous vous offrons des services de déménagement 7 jours. Équipements et assurances complets. Estimation gratuite.

Québec Local et longue distance.

Bur.: (418) 833-8366
(418) 655-0885

André Boivin, propriétaire

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

Par Jean-Luc Lemieux

L'amarrage d'un bateau de plaisance n'est pas toujours une opération facile.

Les vents et les courants peuvent compliquer la tâche de même que la forme du bateau et la disposition des taquets d'amarrage sur le bateau et sur les pontons.

Dans toute la mesure du possible l'amarrage doit se faire le

nez dans le vent ou dans le courant. Dans certaines circonstances, la manœuvre pourra devenir risquée et il sera préférable de trouver un autre endroit pour s'accoster. Dans certaines marinas, la chose sera facile dans d'autres, impossible.

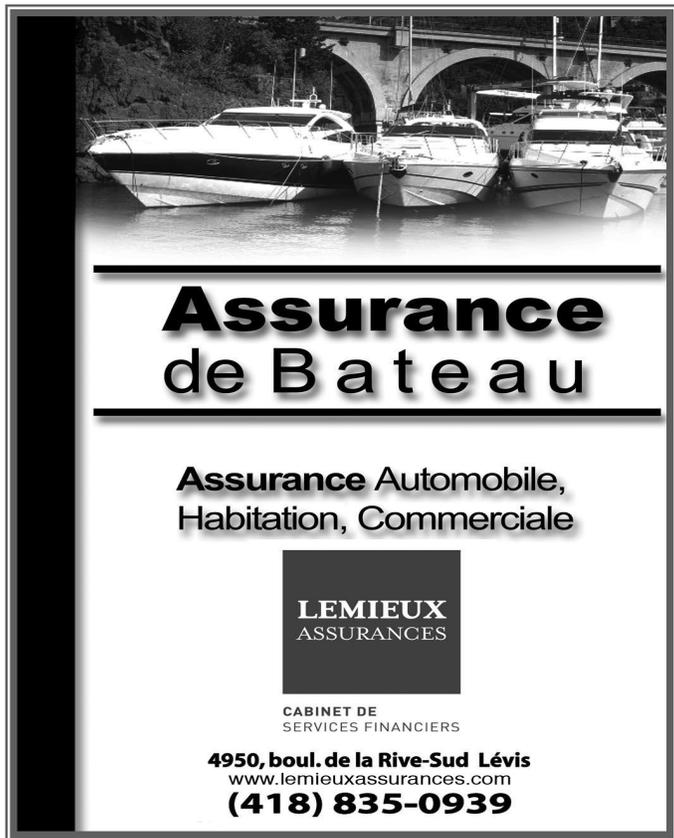
La forme du bateau est un autre facteur à ne pas négliger. Depuis un certain nombre d'années, on a vu apparaître des abris de toile et de plastique qui sont venues couronner les structures habituelles. Dans un climat comme le nôtre, ces constructions de toile et de plastique contribuent au bien-être des occupants et peuvent prolonger la saison de navigation. Cependant, elles ajoutent beaucoup de fardage à l'embarcation, augmentent la consommation de carburant et exercent une grande pression sur les quais flottants.

La disposition et le nombre de taquets jouent également un rôle important dans les manœuvres. Certains bateaux ont malheureusement des équipements en nombre insuffisant ou trop petits pour la tâche exigée.

Pour des raisons économiques et parfois esthétique, certaines embarcations sont munies seulement de quatre taquets : deux à l'avant - parfois un seul - et deux à l'arrière. Étant donné qu'il est de règle qu'au moins quatre cordages sont nécessaires pour bien amarrer une embarcation, les taquets s'avèrent dans la majorité des cas trop petits pour accepter respectivement deux amarres chacun.

Dans un accostage normal, la première amarre à fixer sur une bitte d'amarrage de ponton est la garde descendante – celle qui va de l'avant vers l'arrière - qui a son point d'attache, dans toute la mesure du possible, au milieu du bateau ou dans le premier tiers. Cette façon de faire permettra, en gardant le moteur en marche à basse vitesse, de coller le bateau le long du quai. Par la suite, s'ajouteront les autres amarres qui ont pour fonction de garder le bateau à quai.

Des pare-battages en quantité suffisante et de grosseur différente permettront de protéger la coque et d'agir comme



**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



ASSURANCE POUR EMBARCATIONS DE PLAISANCE

PROGRAMME D'ASSURANCE
Global Nautik

PAR
LUSSIER
CABINET D'ASSURANCES

www.globalnautik.com

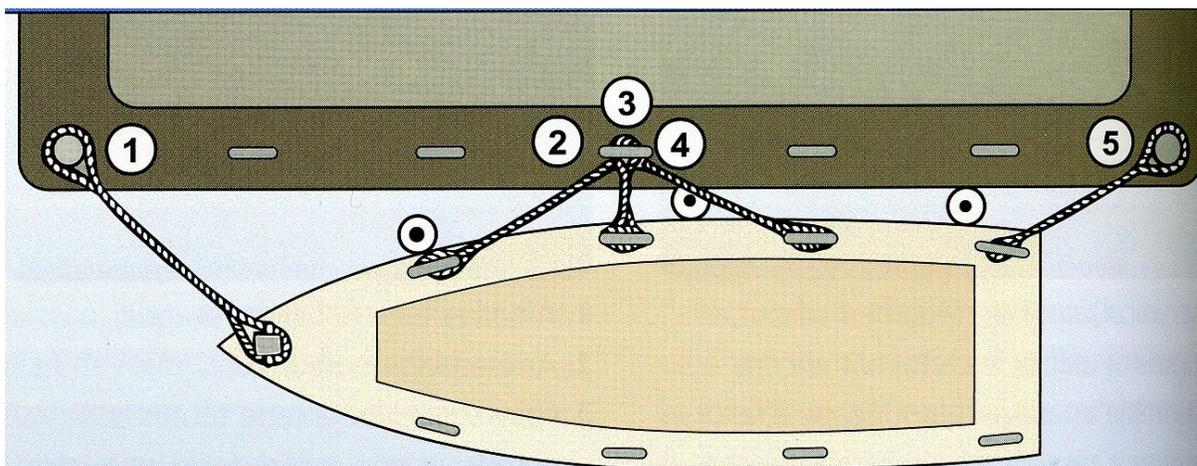
1 877 320.BATO(2286)

amortisseur. En effet, il est recommandé par certaines personnes de placer les plus petites défenses au centre et de les encadrer, à gauche et à droite, par de plus grosses, mais cette formule n'est pas toujours appropriée.

Enfin, le bateau ne doit pas être « cloué » au quai comme on le voit trop souvent. Les taquets, les bittes de ponton,

les bateaux eux-mêmes et les dents de peigne subissent des stress qui peuvent engendrer des catastrophes.

Dans plusieurs marinas, une telle façon de faire est prohibée et certaines compagnies d'assurances refusent de payer les dommages qui peuvent s'en suivre. Il est normal qu'un bateau puisse se déplacer de quelques dizaines de centimètres dans tous les axes.



Les amarrages

- | | |
|-----------------------|-------------------------|
| 1 Amarre avant | 4 Garde arrière |
| 2 Garde avant | 5 Amarre arrière |
| 3 Traversière | |

CPS-ECP

Couvre-Planchers Pelletier inc. **50 ans**
LE SAVOIR-FAIRE RECONNU

Yvan Pelletier, président

5000, rue des Replats, Québec (Québec) G2J 1N2
Tél.: (418) 624-1290 • Télécopieur : (418) 624-2725

Membre du groupe **DECO SURFACES inc.**
4600, boul. de la Rive-Sud, Lévis (Québec) G6W 5N6
Tél.: (418) 837-3681 • Télécopieur : (418) 837-7150

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

L'HISTOIRE D'UNE ESCAPADE AU FJORD DU SAGUENAY

par Julie Martineau - bateau Great Escape VII

Le magnifique fjord du Saguenay et ses bélugas



Jeudi 11 août, 5h30. Nous sommes bien heureux d'apparailler de St-Michel-de-Bellechasse pour enfin faire route vers le Saguenay. Première étape : Cap-à-l'Aigle une soixantaine de miles

nautiques en aval, par le chenal du nord. La route jusqu'à ce port de refuge sera marquée par un temps incertain et peu de vent. Une heure avant l'arrivée, nous aurons tout de même pu monter les voiles; le temps s'étant dégagé et le vent étant au rendez-vous.

Nous sommes arrivés à Cap-à-l'Aigle ce jour-là vers 16h30,

pile poil sur l'horaire prévu. C'est à ce moment que j'ai pu constater que je maîtrisais enfin mon atlas des courants et des marées, un des enseignements de mon passage sur



Arquebuse. Merci capitaine Marcel !

Cap-à-l'Aigle est un port de refuge absolument magnifique avec tout ce qu'il faut; même une chute que vous voyez et entendez du quai. Nous avons profité de ce séjour pour refaire le plein de diesel, les courses à la Malbaie (on peut y aller en taxi pour environ 15\$), la lessive, le nettoyage du bateau et surtout le plan de navigation afin de bien calculer notre heure d'arrivée dans l'embouchure du Saguenay. Cela représente un certain défi étant donné les courants importants dans la région, surtout à l'entrée du Saguenay. Encore une fois, l'atlas des courants et des marées a été fort utile.



Samedi 13 août, 5h30. Nous quittons Cap-à-l'Aigle sous un magnifique soleil levant. Jusqu'à l'entrée du Saguenay, nous

profitons du spectacle grandiose des mammifères marins : phoques, marsouins et petits rorquals. Nous avons pu en voir amplement. Faut savoir que débute à Cap-à-l'Aigle le magnifique [parc marin du Saguenay-St-Laurent](#), et ce jusqu'aux Escoumins. Le parc couvre également le secteur du fjord du Saguenay, de son embouchure dans le St-Laurent jusqu'à Ste-Rose-du-Nord, un peu avant la baie Baie des Ha ! Ha !

Le mois d'août est vraiment une période propice pour voir toute cette faune migratrice. Baleines, phoques et oiseaux y viennent pour le garde-manger géant et naturel que représente le parc marin. En effet, la remontée d'eau froide et salée provenant du golfe et de l'océan Atlantique amène petits poissons et plancton; une manne dont profite cette faune.



10h30. C'est avec une certaine émotion que nous apercevons le phare du haut-fond Prince, l'emblème de



l'embouchure du Saguenay. Nous aurons amplement le temps de l'observer et de le photographier, puisqu'il nous faudra le contourner

(le garder sur notre babord) pour s'engager dans le chenal qui nous amènera dans le Saguenay. Et que dire de cette entrée du Saguenay, tant attendue et magnifique. Nous y sommes au bon moment: environ deux heures après la basse mer à Pointe-au-Père. C'est ce qui est recommandé pour profiter de l'étale de marée alors que les courants sont moins forts et que le flot facilite notre entrée dans le Saguenay. On reconnaît Tadoussac sur la rive nord avec son hôtel au toit rouge et le va-et-vient de ses traversiers.

Ah ! Ce magnifique fjord du Saguenay avec ses falaises, ses eaux profondes, ses baies et ses chutes. C'est tellement grandiose. Toujours pris par l'émotion, voilà qu'on voit nos premiers bélugas ! Il y a en a plein à l'entrée du



Saguenay. On les reconnaît par leur blancheur magnifique et leurs têtes souriantes (lorsqu'on arrive à les voir bien sûr). Ils sont souvent en groupe et surtout curieux.

Selon le Guide de visite du Parc marin, il y avait près de 10 000 bélugas dans le St-Laurent au 19e siècle. Ils ont alors été beaucoup chassés. On en compte aujourd'hui environ 1 100. Leur chasse est interdite depuis 1979. Leur population est stable, ce qui indique que d'autres facteurs semblent nuire au rétablissement de cette espèce. Voilà pourquoi la population du St-Laurent a le statut d'espèce menacée. On demande alors de les observer à distance. Ce qui est bien difficile lorsque, curieux comme ils sont, ils viennent vers vous. Nous avons un voilier avec une quille à ailettes. Notre ami le béluga – appelons-le Arthur – a pensé que c'était peut-être une petite amie qui nageait devant. Il a voulu vérifier. Je vous invite à visionner ces deux courtes vidéos afin d'apprécier ce spectacle. La première pour vous mettre dans l'ambiance (désolée pour le mouvement, c'était difficile avec le bateau qui dérivait et l'émotion...)

Nous avons remonté le fjord du Saguenay pendant une trentaine de miles nautiques, jusqu'à la baie Éternité. Une baie enchâssée par des falaises de presque 1 000 pieds, dans laquelle on peut mouiller sur coffre. Ce que nous avons fait pendant deux jours. Nous nous y sommes également baignés. La baie offre un décor absolument

extraordinaire avec ses falaises vertigineuses (les mots nous manquent en fait pour décrire ces magnifiques paysages). On y trouve également des sentiers de randonnée pédestre.



Lundi 15 août, 5h45. Nous quittons la baie Éternité pour redescendre le Saguenay avec la marée descendante. Nous étions surpris de constater à quel point le niveau de la rivière peut monter dans une journée : une quinzaine de pieds. Nous profitons donc de ce courant de marée pour faire route vers Tadoussac. À mi-parcours, surprise: encore des bélugas. Nous en verrons toute la matinée jusqu'à notre arrivée à Tadoussac.

Nous avons profité de notre halte à cet endroit pour visiter le [Centre d'interprétation des mammifères marins](#). On peut y explorer l'univers des baleines, toucher aux os et aux fanons de ces mammifères, et même voir un squelette de cachalot de 13 mètres. Après une petite virée au village pour un café et des courses, quelle ne fût pas notre surprise de rencontrer sur les quais de la marina, Alain, le capitaine de China Cloud, qui était du départ de la Petite traversée 2011 (voir la rubrique « Destination St-Pierre et Miquelon » de mon blogue). Nous avons passé une très agréable soirée avec lui à partager moules et frites à la capitainerie et avons terminé le tout avec le digestif sur China Cloud. Pour l'occasion, nous sommes allés chercher notre bouteille de [liqueur de plate-bière](#), rapportée avec beaucoup d'amour de Saint-Pierre et Miquelon. Et j'étais très heureuse de la partager avec capitaine Alain (bis).



Voici maintenant la 3^e et dernière présentation de notre série des canaux historiques du Canada, soit celui du **Canal de Lachine**.

Merveilles naturelles et trésors culturels

Le canal de Lachine est bien plus qu'une voie de contournement des rapides du même nom. L'histoire du canal de Lachine s'étend sur plus de 150 ans et va dans plusieurs directions. Elle s'inscrit dans l'interdépendance entre la navigation, l'industrialisation et l'urbanisation qui a marqué le développement de Montréal.



Urbanisation du Sud-Ouest
© Parcs Canada

Le canal constituait la porte d'entrée d'un réseau de canaux qui reliaient l'Atlantique au cœur du continent.

Il compte parmi les facteurs qui ont fait de Montréal le berceau de l'industrie manufacturière canadienne. Sa localisation à proximité du port et l'aménagement de son potentiel hydraulique combinés avec la présence d'une main-d'œuvre bon marché, la disponibilité de capitaux et la proximité des marchés ont favorisé l'implantation, sur ses berges, d'entreprises exceptionnellement diversifiées. Dans la foulée de son développement, le canal a influencé l'urbanisation du Sud-Ouest de l'île de Montréal.

Au fil des événements



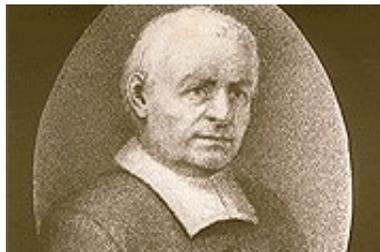
Logette du pont Charlevoix
© Archives nationales du Canada

Au fil des événements

Longtemps rêvé, le canal a finalement été réalisé et amélioré à quelques reprises. Voici, en résumé, les dates

et les événements importants qui jalonnent son histoire.

Le rêve des Français



François Dollier de Casson
© Collection François Daniel / Archives du Séminaire de Saint-Sulpice, Montréal

Le projet d'un canal contournant le Sault-Saint-Louis (rapides de Lachine) remonte aux toutes premières années qui ont suivi la fondation de Ville-Marie (Montréal). En 1671, l'abbé François de Salignac de La Mothe-Fénelon énonce les avantages que procurerait un canal reliant Montréal et Lachine. François Dollier de Casson, supérieur du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal, relance l'idée en 1680, affirmant qu'un tel canal permettrait d'approvisionner en eau les moulins de Montréal et faciliterait la navigation vers les « pays d'en haut ». Les travaux débutent en 1689. L'attaque de Lachine par les Iroquois met fin à l'entreprise. Ils se poursuivent en 1700, sous la direction de Gédéon de Catalogne qui doit les abandonner par manque de fonds, à la mort de Dollier de Casson en 1701.

La détermination des marchands



Le premier grand canal Toile de Jack Tremblay, 1964
© Archives de la Banque de Montréal / Jack Tremblay / coll. du Centenaire P767, 1964

Il faut attendre le début du XIX^e siècle pour que le rêve se matérialise. Le canal de Lachine devient une nécessité pour les marchands de Montréal qui ambitionnent de faire de leur ville l'une des principales plaques tournantes du commerce nord-américain. Les travaux débutent en 1821. Le canal est achevé en 1825.

Le premier canal permet le passage de petits voiliers à fond plat. Avec l'accroissement du trafic et l'augmentation du tonnage des navires, il doit être élargi à deux reprises: les travaux ont cours de 1843 à 1848 et de 1873 à 1885.

De la popularité à la désuétude



Les bâtiments de la Belding Paul & Co. Limited, vers 1903
© Archives de la Ville de Montréal / vers 1903

Au milieu du XIX^e siècle, une chaîne de canaux, dont le canal de Lachine constitue le premier maillon, est aménagée pour faciliter la navigation entre Montréal et les Grands Lacs. À cette même époque, les premières entreprises s'installent sur les berges du canal, attirées notamment par son potentiel hydraulique. De 1847 à 1945,

le Sud-Ouest de Montréal renferme la concentration d'établissements industriels la plus diversifiée du Canada.

Durant ses meilleures années, à la veille de la grande crise de 1929, près de 15 000 navires empruntent annuellement le canal. Pourtant, 30 ans plus tard, celui-ci est remplacé par la Voie maritime du Saint-Laurent. Mis à l'écart, partiellement remblayé à compter des années 1960, il ferme ses portes à la navigation en novembre 1970.

Au confluent du passé et de l'avenir



La toute nouvelle écluse de Saint-Gabriel
© Parcs Canada / P.-É. Cadorette / 2002

Administré par Parcs Canada depuis 1978, le canal de Lachine est surtout connu pour son exceptionnelle piste



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

polyvalente qui a permis à des millions d'usagers de traverser un paysage insolite, chargé d'histoire. Mais le canal reste avant tout un lieu historique national dont l'objectif est de témoigner de l'importance de la navigation, de la canalisation et de l'industrialisation dans l'histoire et le développement du pays.

Depuis 1997, un projet de revitalisation de grande envergure est en cours dans le but de redonner à ce lieu un second souffle. Les différents paliers de gouvernement, des organismes communautaires et des entrepreneurs privés vont y injecter plusieurs dizaines de millions de dollars. Ces fonds seront notamment consacrés à la mise en valeur de l'histoire du lieu et à la restauration de la voie canalisée. Le canal sera rouvert à la navigation de plaisance en 2002.

Le canal en profondeur



Le Vieux-Canal à Lachine
© Archives nationales du Canada / 1907

Le canal de Lachine est un témoin important de trois phénomènes majeurs de l'histoire canadienne : la canalisation et la navigation, l'utilisation industrielle de l'énergie hydraulique et l'industrialisation.

Voici, décrits à grands traits, les principaux thèmes commémorés par ce lieu historique national.

Le premier chaînon d'un réseau de canaux
Un pourvoyeur d'énergie hydraulique
Le berceau de l'industrialisation

Le premier chaînon d'un réseau de canaux Une nécessité commerciale

Durant la période dominée par le commerce des fourrures, canots et bateaux à fond plat assurent la liaison entre les marchands de Montréal et les postes de traite dispersés sur le continent. Puis, le contexte démographique et économique se transforme. Après la guerre d'Indépendance américaine, de nombreux Loyalistes s'installent dans ce qui va devenir le Haut-Canada. À cette première vague de colonisation s'ajoute une forte immigration britannique. Au début du XIX^e siècle, l'exploitation du potentiel agricole de cette province et son approvisionnement en biens de toutes sortes font augmenter les échanges commerciaux entre le Haut-Canada, le Bas-Canada et la Grande-Bretagne. Le commerce du blé et du bois supplante peu à peu celui de la fourrure.

De l'autre côté de la frontière, le Middle West américain connaît une expansion encore plus prononcée. Or, le projet de creusement du canal Érié dans l'État de New York menace de drainer l'essentiel du commerce de la région des Grands Lacs vers le port de New York. Les marchands montréalais s'inquiètent et veulent assurer leur mainmise sur les affaires des Grands Lacs en attirant le trafic

ERNEST BOUTIN INC.
eboutininc@videotron.ca
4, des Émeraudes Lévis (Qc), G6W 6Y6
Tél.: 418 837-2900
Fax: 418 837-3096
www.ernestboutin.com

La force de votre image, c'est notre affaire.
LETTRAGE FMD
Agent autorisé 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
42B, rue du Bel-Air, Lévis, G6V 6L1
Tél.: 418-838-0873
Fax.: 418-838-3796

commercial dans leur ville. Pour ce faire, ils doivent améliorer la navigation en amont de Montréal. Regroupés au sein de la Compagnie des Propriétaires du Canal de Lachine, ils seront les instigateurs du premier canal.



L'écluse du canal de Lachine, située au pied de la rue McGill à Montréal
© Musée McCord / H. R. Bunnett / Archives photographiques Notman
Montréal, MP-1976.288.2, 1826

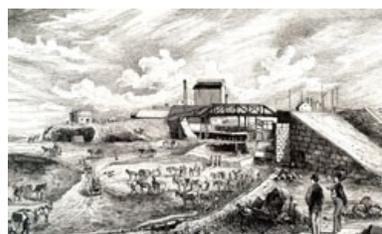
Le 17 juillet 1821, John Richardson, marchand prospère et fondateur de la Banque de Montréal, donne le signal du début des travaux qui seront achevés en 1825. Au total, 7 écluses jalonnent les 14 kilomètres qui séparent le port de Montréal du lac Saint-Louis. À ses débuts, le canal sert principalement au transit des marchandises.

Une étape vers la maturité

Le premier canal permet le passage de navires de faible gabarit. Entre 1825 et 1840, le nombre de navires qui l'empruntent septuple et celui des passagers quintuple. Vis-à-vis de cette augmentation du trafic et de l'utilisation de navires de plus en plus gros, l'élargissement du canal devient impérieux, 20 ans seulement après son ouverture. On devra pourtant attendre la fin de la décennie 1830-1840, marquée par des crises économiques et politiques dans le Haut et le Bas-Canada, pour effectuer ces travaux.

En 1840, les deux provinces sont réunies. Londres met alors en branle un vaste programme de canalisation continue entre Montréal et le lac Érié, projet considéré comme la clé de voûte de la prospérité canadienne. Les travaux de canalisation ont cours de 1843 à 1848. Le canal de Lachine et celui de Welland sont agrandis. On en profite pour réduire à cinq le nombre d'écluses du canal de Lachine. On construit aussi les canaux de Beauharnois, de Cornwall et de Williamsburg pour contourner les rapides en amont des lacs Saint-Louis et Saint-François.

Un canal à la mesure d'un pays



Travaux d'excavation du canal de Lachine à Montréal.
© Archives nationales du Canada / C-061471

Après la Confédération de 1867, le gouvernement développe sa « politique nationale » axée sur les échanges inter-provinciaux et la conquête de l'Ouest. Le Québec et l'Ontario bénéficient grandement de cette politique : ils deviennent notamment d'importants fournisseurs de produits manufacturés et ils possèdent les ports de transbordement des céréales de Prairies.

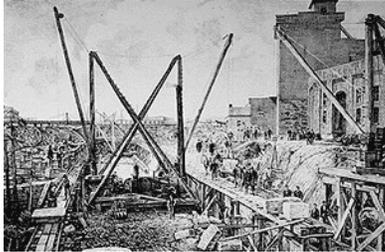
De parole

et d'action



Gilles LEHOULLIER
Votre député de Lévis





Travaux d'élargissement du canal à l'écluse de Saint-Gabriel

© Archives nationales du Canada / C-066176, 1877

En 1872, à la suite d'une commission d'enquête sur le rôle de la voie navigable du Saint-Laurent, le Parlement décide de son agrandissement. Les travaux sur le canal de Lachine débutent en 1873 et durent jusqu'en 1884. Ils sont achevés quelques années plus tard, avec l'électrification des mécanismes des portes d'écluse.

Les travaux sur l'ensemble du Saint-Laurent s'échelonnent, quant à eux, sur une trentaine d'années. Avec ce nouveau réseau de canalisation, qui inclut la construction du canal de Soulanges, les navires océaniques peuvent désormais franchir les 2100 kilomètres et les 163,6 mètres de dénivélé qui séparent Montréal du lac Supérieur.

Les limites du succès



Laker sous le pont Champlain

© Parcs Canada / Paul-Émile Cadorette

Le canal demeure un axe industriel privilégié jusqu'en 1950, mais son efficacité en tant que couloir de navigation diminue rapidement. Victime de son succès, il est prisonnier du développement urbain et industriel auquel il a tant contribué. On ne peut l'agrandir une troisième fois. Devant la taille de plus en plus imposante des navires, le canal doit céder la place à la Voie maritime du Saint-Laurent, creusée sur la rive sud du fleuve. Onze ans après l'ouverture de celle-ci, en 1959, le canal est définitivement fermé à la navigation.



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.

Un pourvoyeur d'énergie hydraulique Une nouvelle source d'énergie

Au début du XIX^e siècle, les activités de production industrielle se déroulent à petite échelle, s'appuyant sur le travail manuel ou sur la force animale. Les entreprises qui utilisent l'énergie hydraulique dépendent de leur source d'eau, souvent localisée en milieu rural. Enfin, quelques rares industries fonctionnent grâce à des moteurs à vapeur, invention toute récente.

Une nouvelle source d'énergie devient disponible avec la première reconstruction du canal de Lachine entre 1843 et 1848. L'élargissement augmente considérablement le débit. L'eau retenue en amont des écluses peut être canalisée et servir à actionner des roues ou des turbines hydrauliques. L'énergie ainsi produite est mise à la disposition des industries par l'adjudication de lots hydrauliques.



Le secteur Saint-Gabriel en 1920. Le canal à sec permet de distinguer les prises d'eau des usines.
© Archives nationales du Canada / PA-119396

Ces lots avoisinent les endroits où le canal présente des dénivelés importants, soit à proximité des écluses du port, de Saint-Gabriel et de Côte-Saint-Paul. Au total, 20 lots de 24 mètres de façade occupent tout le côté sud du bassin en amont des écluses du port de Montréal. Le dénivelé y est

de sept mètres. À l'écluse de Saint-Gabriel, tout comme à celle de Côte-Saint-Paul, la dénivellation atteint environ 2,5 mètres.

L'énergie : pour qui et pour quoi ?



Le déversoir n° 2, vue vers l'ouest, 1^{er} août 1917 Ce déversoir illustre le potentiel hydraulique du canal
© Archives nationales du Canada, PA-109981

Les lots hydrauliques et l'énergie du canal sont attribués selon différentes formules. Entre 1846 et 1851, les 20 lots du bassin n° 2 sont vendus aux enchères. La meunerie et l'industrie du fer dominent ce secteur.



Ultramar



Filiale de Valero
www.valero.com
www.ultramar.ca

Ultramar Itée
Raffinerie Jean-Gaulin de Lévis
165, chemin des Îles
Saint-Romuald (Québec) G6V 7M5
C. P. 41055, Lévis (Québec) G6W 7N1



**LES TOITURES
CLAUDE MORIN INC.
FERBLANTIER-COUVREUR**

Couvertures de tous genres.

415, Rte 275, Ste-Marguerite
Dorchester (Québec) G0S 2X0
Bur.: 418. 935.3764
Fax: 418. 935.3604

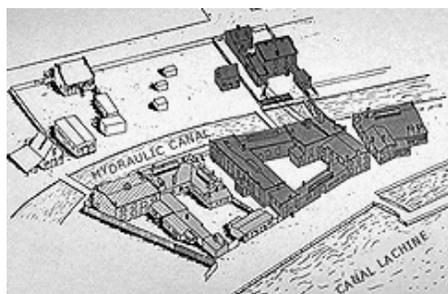
Michel Dallaire
Rés. Tél./Fax: 418.833.8647
Denis Boulay
Rés. Tél./ Fax: 418.888.4291



AGENCE DE PÉTROLIERS OCÉANIQUES LIMITÉE

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

À Saint-Gabriel, des hommes d'affaires influents obtiennent le monopole de l'énergie hydraulique. Un réseau complexe de canaux d'amenée et de fuite est aménagé des deux côtés du canal afin de maximiser l'utilisation de la force hydraulique. Les entreprises traditionnelles associées au bois, au fer et au blé y sont prépondérantes, bien qu'elles côtoient quelques nouveaux venus dans les domaines de la fabrication d'outils et de la transformation du caoutchouc et du coton.



L'entreprise
Frothingham and
Workman en 1880.
Dessin de F. Pellerin,
d'après le plan
d'assurances de C.
Goad, 1880
© Parcs Canada / F.
Pellerin / 86-CAN-D3

Enfin, le site de Côte-Saint-Paul, alors situé en pleine campagne, est le dernier à être occupé. En 1853, le gouvernement concède tout le pouvoir hydraulique à William Parkyn, qui entreprend l'aménagement d'un véritable « parc industriel ». Après y avoir englouti sa fortune, Parkyn vend ses droits à Frothingham et Workman, une importante entreprise de quincaillerie qui donne le ton aux activités du secteur : la fabrication d'outils.

Un catalyseur pour l'industrialisation

Depuis son apparition en 1846, l'énergie hydraulique du canal a été utilisée par des dizaines d'entreprises. Selon l'état actuel des connaissances, on a répertorié 13 moulins et élévateurs à grains, 23 clouteries, 14 taillanderies, 18 scieries et ateliers de bois. En 1887, au plus fort de leurs activités, ces entreprises emploient au moins 2000 ouvriers. Elles consomment plus d'énergie que celle produite par la première centrale hydroélectrique construite à Niagara Falls en 1895.

Grâce au canal de Lachine, l'énergie hydraulique est devenue disponible à Montréal vers le milieu du XIX^e siècle, au moment où la production industrielle commençait à s'implanter en Amérique du Nord. Elle compte parmi les

multiples facteurs qui ont permis à la métropole de passer du négoce à l'industrialisation, tout en lui donnant une longueur d'avance sur les autres villes canadiennes.

Le berceau de l'industrialisation Un changement de cap

Dans la première moitié du XIX^e siècle, les activités industrielles canadiennes sont embryonnaires. Jusque-là, le Canada approvisionnait la Grande-Bretagne en matières premières qui lui revenaient sous forme de produits manufacturés. Seuls quelques secteurs d'activité associés aux transports et à la transformation des matières premières affichaient un certain dynamisme : construction navale, forges et fonderies, scieries, élévateurs et meuneries, tanneries, distilleries et brasseries.

L'Union (1840) et la Confédération (1867) vont contribuer à consolider un marché intérieur suffisamment important pour permettre l'émergence d'activités manufacturières. L'expansion de la navigation et le premier boom des chemins de fer vont, quant à eux, encourager le développement de l'industrie lourde et d'une multitude d'entreprises gravitant autour de la construction navale et ferroviaire.



Vue de Montréal et
de l'entrée du
canal en 1839
© Archives
nationales du
Canada / Gravure
de J. Duncan / ANC
C-13328

Vers 1840, Montréal possède plusieurs atouts pour devenir un centre industriel important. Possédant l'un des principaux ports canadiens, cette ville est aussi le centre financier et commercial du pays. L'achèvement de la voie canalisée jusqu'aux Grands Lacs et le développement du réseau ferroviaire en font le carrefour des voies de transport.

Les débuts de l'industrialisation

Montréal connaît son premier boom industriel à compter de 1848, avec le premier élargissement du canal de Lachine qui rend disponible une nouvelle source d'énergie. Des investisseurs avisés saisissent l'occasion pour démarrer de nouvelles entreprises ou pour augmenter l'échelle de production de leurs établissements, comme dans le cas des meuneries et des fonderies.

Ainsi, l'exploitation du pouvoir hydraulique du bassin n° 2 et du secteur Saint-Gabriel entraîne, en quelques années, des investissements substantiels dans une trentaine d'entreprises dont plusieurs sont complètement nouvelles. En 1879, à la fin de cette première phase d'implantation, l'industrie est devenue une importante composante de l'activité économique de Montréal.

La pleine expansion



Employés de la Merchants Manufacturing Co
© Société historique de Saint-Henri / 142-ph-2

De 1880 à 1896, le développement industriel se poursuit, s'accélère même dans certains domaines. D'abord regroupées autour des sites hydrauliques, les industries occupent graduellement l'ensemble des rives du canal, à l'est de l'écluse de Côte-Saint-Paul. Cette expansion, qui dure jusqu'en 1896, découle en bonne partie de la « politique nationale ». C'est à ce moment qu'apparaît la grande industrie textile.

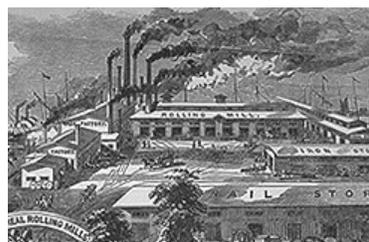
Enfin, de 1896 à 1939, le développement se caractérise par la montée de la grande entreprise. Commence alors l'occupation industrielle progressive du secteur ouest du canal, dans les villes de Saint-Pierre et de LaSalle. Les nouvelles entreprises se spécialisent dans la chimie et la pétrochimie et dans la production de fer et d'acier.

Des années de gloire et de notoriété



L'atelier de marine du Canada, propriété d'Augustin Cantin
© Musée McCord, Montréal / Archives photographiques Notman / MP-0000.138

Des entreprises importantes connaissent leur heure de gloire sur les berges du canal. Dès les débuts, la production des trois meuneries établies autour du bassin n° 2 totalise 65 % de la production de l'Est du Canada, et celle des clouteries voisines, plus de 80 %. Le chantier naval d'Augustin Cantin, dans le secteur Saint-Gabriel, est de loin le plus important de Montréal. La Canada Sugar Company, première raffinerie de sucre canadienne fondée par John Redpath en 1854, occupe une centaine d'ouvriers qui produisent mensuellement 3000 barils de sucre. L'entreprise de Frothingham & Workman de la Côte Saint-Paul se classe parmi les plus grosses usines d'outils de l'époque.



La Montreal Rolling Mills
© Archives nationales du Canada / ANC C-117867, vers 1868

Au fil des décennies, des entreprises imposantes par leurs dimensions, leur main-d'oeuvre et leur échelle de production voient le jour. Elles résultent de l'incorporation ou de la fusion de concurrents. Ainsi, la compagnie Ogilvie finit par acheter tous ses compétiteurs et devient le plus important meunier de l'Empire britannique et la plus grosse minoterie privée au monde. La Montreal Rolling Mills, établie en 1868, acquiert une à une toutes les clouteries et autres compagnies spécialisées dans le fer et l'acier. Elle s'unit finalement à quatre autres compagnies canadiennes pour former la Steel Co. of Canada en 1911, appelée familièrement la Stelco.

L'image de marque : diversité et interdépendance



Détail d'une vue panoramique de Montréal

© Archives nationales du Canada / William Notman & Son / coll. A. Merrilees, PA-202383, 1896

Plus de 600 entreprises ont occupé les terrains avoisinant le canal, depuis sa construction jusqu'à nos jours. Ensemble, elles couvrent tous les groupes de production manufacturière. Continuellement, de nouvelles entreprises viennent remplacer les plus désuètes et les moins performantes.

L'interdépendance entre ces entreprises constitue un autre trait dominant de ce corridor. Les chantiers navals et les usines de matériel roulant ferroviaire en sont les éléments moteurs. Une multitude d'entreprises spécialisées dans l'une ou l'autre des étapes de la production (scieries, ébénisteries, entreprises de peinture ou de rembourrage, fonderies, etc.) forment de véritables grappes industrielles.

Un impact qui déborde sur les quartiers voisins

Ces quelques exemples permettent d'entrevoir l'importance du canal de Lachine dans l'histoire montréalaise et canadienne. Berceau de l'industrie canadienne, ce couloir a hébergé quelques-unes des compagnies dominantes de leur époque.



Maisons d'ouvriers sur la rue Beaudoin à Saint-Henri

© Archives nationales du Québec, centre de Montréal / Fonds Conrad Poirier, P48, P11908, en août 1945

De plus, l'industrialisation du canal a contribué à façonner les profils social et urbain de la ville. Elle a donné lieu à l'expansion rapide de la force ouvrière. Des milliers de travailleurs attirés par les nouvelles usines se sont installés à proximité de leur lieu de travail, donnant naissance aux quartiers ouvriers du Sud-Ouest de Montréal.

Une vocation toujours d'actualité



La Redpath Sugar Refinery, autrefois la Canada Sugar Refinery Montreal

© Redpath Sugar Museum, Toronto / en 1854

Aujourd'hui, à proximité du canal, on dénombre 40 complexes industriels regroupant plus de 200 bâtiments dont certains, comme ceux de la Redpath Sugar, datent de la deuxième moitié du XIX^e siècle. Fait surprenant : les fonctions de plusieurs de ces bâtisses perpétuent leur vocation. En effet, 23 de ces complexes sont toujours en activité, dont 12 dans leur vocation initiale.

Les activités industrielles sont encore très présentes dans la partie ouest du canal. Des complexes industriels imposants occupent d'immenses superficies. De plus, un couloir de transport routier et ferroviaire, comptant parmi les plus développés et les plus achalandés de la région métropolitaine, longe la rive nord du canal sur une grande distance.



Vue aérienne de la zone de l'écluse de Lachine

© Archives nationales du Canada / PA-30760, vers 1920

En se renouvelant et en se modernisant, l'industrie s'est délestée de ses machines démodées et de ses bâtiments surannés. Mais l'histoire du canal possède encore des milliers de témoins : les hommes, les femmes et les enfants qui y ont travaillé, les nombreuses bâtisses et structures toujours utilisées, les innombrables vestiges enterrés et, enfin, tous ces souvenirs révélés par les photos, les plans, les cartes et les documents anciens.

