L'écoutille

Mai 2012 - Volume 19 No. 1

Parc Nautique Lévy (1984) inc.

Un milieu de choix

Photo L Jean-Luc Lemieux

Photo prise par notre ex-commodore M. Jean-Luc Lemieux lors de l'assemblée générale annuelle de février 2012.

Cinquante-cinq membres y étaient présents.

Administrateurs

COMMODORE
M. Georges Leblanc

VICE-COMMODORE ET DIRECTEUR DES TRAVAUX
M. Mario Côté

SECRÉTAIRE
Mme Michelle Cantin

TRÉSORIER
M. André Langevin

DIR. DES RELATIONS SOCIALES
M. Daniel Ouimet

DIRECTEUR MESURES D'URGENCE
M. Serge Michaud

DIRECTEUR DU PERSONNEL
M. Daniel Ouimet

REPRÉSENTANT - VILLE DE LÉVIS
M. Simon Théberge

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

Personnel régulier 2012

SECRÉTARIAT
Mme Ginette Dutil
Mme France Côté

RESPONSABLES DES OPERATIONS TERRESTRES ET MARITIMES
M. Rénald Lagacé (maître de port)
M. Jean-Noël Parent (adj. maître de port)

GARDIENS DE NUIT
M. Marcel Vézina

GARDIENS DE NUIT weekend
M. John Easton

PRÉPOSÉ AUX PROGRAMMES SPÉCIAUX ET COMMISSIONNAIRE
M. Guy Beauchemin

PRÉPOSÉS - services aux membres
M. Jérémi Guay (préposé principal)
Mme Stéphanie Cotnoir
Mme Émy-Clara Guay
M. Philippe Guay
M. Christopher Lacombe
Mme Marie-Pier Thibault

PRÉPOSÉES - entretien
Mme Emmy Gagné
Mme Jessica Lavertu

L'Écoutille 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

---

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'Écoutille 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**

Plus les années passent au Parc Nautique Lévy et plus elles se ressemblent... Il y a toujours plus de besognes à faire et en effet on en fait toujours davantage parce que l'on tente sans cesse d'améliorer nos installations et les services aux membres.

Dès le 5 mars, notre personnel reprenait le travail et par bonheur "Mère nature" était de notre bord; ça nous a permis de réaliser de nombreux et inhabituels travaux tels que la couverture de l'atelier, un abri de travail, les installations d'électricité, de plomberie et des bras sur les pontons C et D. La liste est encore longue et au secrétariat, tout comme sur le terrain, c'est le branle-bas général afin de répondre et de réussir à faire tout ce qui doit être fait en parallèle.

Il y a aussi de nombreuses tâches qui accaparent notre temps, mais même en passant inaperçues, elles contribuent sans contredit à la bonne marche de votre marina.

Dans quelques jours ce sera au tour des préposés à venir prêter main-forte au personnel et sans tarder l'ensemble des services seront à nouveau disponibles et puis suivra un calme pourtant relatif pour les quelques mois à venir…

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 puis 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.

D'ici quelques semaines au Parc Nautique Lévy tout reprendra son train-train habituel et tous et chacun pourront à nouveau profiter de tout ce qui entoure leur loisir "la plaisance".

En terminant je m'associe au conseil d'administration du Parc Nautique Lévy afin de vous souhaiter une saison de navigation 2012 exceptionnelle en tous points.

Georges Leblanc, commodore.

INFO'S EN BREF

par le **conseil d'administration**

GÉNÉRAL

- Tous les membres, sans exception, doivent s'inscrire quelques jours à l'avance dans le cahier "Horaire des mises à l'eau " mis à leur disposition à l'entrée du secrétariat. Il serait apprécié que la mise à l'eau soit effectuée le plus tôt possible. Considérez que la date limite est le vendredi 15 juin et que tous et chacun doivent s'y conformer. De plus il est évident que si trop de membres tardent, les places disponibles manquantes entraîneront des retards qui dans le futur se traduiront par des charges aux retardataires.

- Tous les membres sans exceptions doivent passer au secrétariat – voir à ce que tout soit conforme - avant d'effectuer leur mise à l'eau et ce même si celle-ci est faite par une entreprise spécialisée.

- Dès la mise à l'eau terminée, l'emplacement où votre embarcation était entreposée doit être nettoyé. De plus il est demandé à tous les propriétaires de voiliers de descendre les guides de leur ber ou de les couper aussitôt la mise à l'eau effectuée.

- Le système de cartes magnétiques remplaçant les clefs devrait être en opération d'ici la fin mai, cependant dès que les vérifications seront effectuées vous serez informés de la marche à suivre pour vous procurer la carte qui remplacera votre clef.

- Le système de barrières pour contrôler le stationnement devrait être installé et fonctionnel au cours du mois de juin.

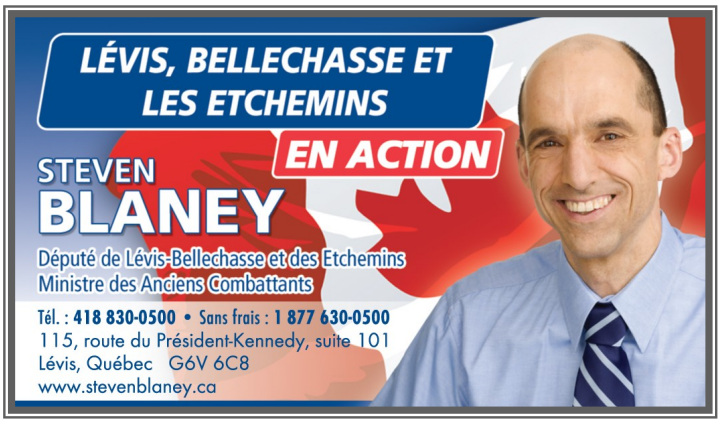
- L'accent est mis en priorité sur les installations portuaires et ce afin que vos embarcations soient amarrées en toute sécurité.

- Dans les semaines à venir et dès que possible les réparations et les changements des dents de peigne suivra aussitôt que les pontons principaux seront ajustés.

- Les améliorations et la réparation de nos installations portuaires durera tout au cours de la saison et si besoin des déplacements d'embarcations seront effectués afin de permettre l'exécution de ces travaux dans des conditions acceptables et sécuritaires.

- Il est interdit d'utiliser sur le site du PNL, sur les terrasses ou à proximité de matières combustibles quelconque équipement utilisant des gaz combustibles sans en avoir eu au préalable l'autorisation du CA.

- Lorsqu'il s'agit d'installations ou d'équipements n'appartenant pas au PNL et que vous désirez l'utiliser sur le site, il vous faut au préalable obtenir une autorisation .



- Sablage de coque et peinture anti-salissure : il est important de voir à éviter que la poussière de sablage ou la peinture entache les embarcations voisines. L'utilisation d'une toile ou d'une bâche est fortement recommandée.

LE SALON DES MEMBRES

La procédure concernant l'utilisation du salon des membres et de sa terrasse est la même que les années précédentes et doivent être bien comprise par l'ensemble des membres du PNL. L'administration décide à sa discrétion des dates et de l'utilisation de ce salon selon des critères qui nous l'espérons contribuent à satisfaire le mieux possible les besoins et la cohabitation de tous ses membres :

1 La réservation se fait au secrétariat sur les heures de bureaux et seront inscrites au calendrier affiché dans la salle.

2 Pour qu'une date de réservation soit accordée, elle doit être faite par un membre actif en règle qui sera présent et qui en fait sera précisé en tant que responsable de tout dommage ou tout comportement jugé inacceptable lors de cette réservation.

3 Les usagers doivent se conformer aux lois du Québec en ce qui concerne la consommation des boissons alcooliques, sinon le salon leur sera interdit.

4 Les membres usagers du salon doivent faire preuve de civisme dans l'utilisation des lieux et remettre ceux-ci dans un état de propreté impeccable avant leur départ, sinon des frais de nettoyage pourront être chargés au membre qui a réservé la salle et ceux-ci se verront refuser toutes autres réservations.

5 Les membres ayant réservé le salon ne peuvent en empêcher l'accès à un autre membre, cependant nous comptons sur le bon jugement et le respect de ceux-ci afin de ne pas créer de situations conflictuelles.

6 Tous les utilisateurs du salon des membres doivent réduire le bruit dès 22h000 et quitter au plus tard à 23h00; le bruit doit également cesser sur les pontons dès 22h00. Le salon et la terrasse doivent être libérés pour 23h. Le non respect de ces règles entrainera des restrictions à tous les utilisateurs concernés

7 Finalement les réservations et activités organisées sous l'égide de Parc Nautique Lévy ont priorité sur les activités individuelles et il se réserve le droit de refuser toute réservation s'il le juge à propos..

Ultramar

AGENCE DE PÉTROLIERS OCÉANIQUES LIMITÉE

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

POTINS MARITIMES

par **Jean-Luc Lemieux**

Les marinas en fête.

Dans le cadre des activités mises de l'avant par l'AMQ (Association maritime du Québec), **Les Marinas en fête,** votre marina tiendra une journée porte ouverte le 7 juillet prochain.

Les visiteurs seront appelés, éventuellement, à visionner un petit montage audiovisuel, à répondre à des questions de type quiz, à boire des jus ou manger un chien chaud. Ils pourront également participer à un tirage pour l'obtention d'un repas au restaurant de la marina. Les visites sur les pontons ne seront pas permises pour des raisons de sécurité.
(voir poster ci-contre)

Perte par les incendies.

Chaque année, des bateaux de plaisance sont bel et bien perdus dans des incendies. Selon les plus récentes statistiques, environ 166 bateaux sont partis en fumée au cours des cinq derniers mois au Canada et aux Etats-Unis d'Amérique. La prudence est de mise.

Détecteur de fumée.

De plus en plus de compagnies d'assurances, de marinas et de services d'incendie aux Etats-Unis et au Canada encouragent ou obligent les plaisanciers à installer des détecteurs de fumée à bord des embarcations munies de couchettes.

Certificat restreint d'opérateur-radio.

Industrie Canda rappelle à tous les plaisanciers qui opèrent un appareil radio maritime de type VHF qu'ils doivent légalement détenir un certificat restreint d'opérateur-radio pour opérer ce type d'appareil.

Transat Québec – St-Malo.

Le départ de la courses Québec-St-Malo sera donné le 22 juillet, beau temps mauvais temps. Le skipper Georges Leblanc et son équipage de 8 membres prendront le départ.

Objets promotionnels.

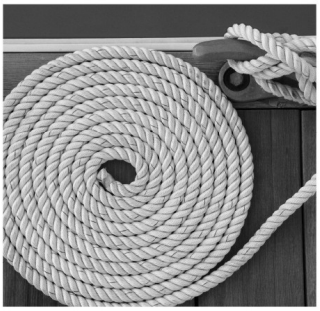
L'Équipe de Voile Georges Leblanc est heureuse d'annoncer que des gilets ou des vestons aux couleurs de l'équipage sont maintenant en vente. On peut consulter le skipper lui-même ou consulter le site internet pour de plus amples renseignements :

<http://www.georgesleblanc.com/accueil>

Bateau solaire.

PlanetSolar a atteint ses objectifs. Un tour du monde en bateau sans voiles dont la propulsion et le fonctionnement étaient exclusivement alimentés par l'énergie solaire a été complété dans les premiers jours de mai 2012.
La propulsion électrique d'un bateau n'est plus une vision de l'esprit. En Europe des bateaux commerciaux mus à l'énergie solaire opèrent à Hamburg, sur le canal Saint-Denis et à La Rochelle pour ne mentionner que ces endroits.

UN COIN DE RÉFLEXION



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

VILLE DE LÉVIS

Utilisez vos talents. Les bois seraient très silencieux si seuls les oiseaux qui sifflent le mieux chantaient.

Henry Van Dyke

Faites ce que, dans votre cœur, vous croyez juste. Vous serez critiqué de toute manière.

Franklin D. Roosevelt

La vie n'est pas un problème à régler, mais bien un mystère à expérimenter .

Joseph Campbell

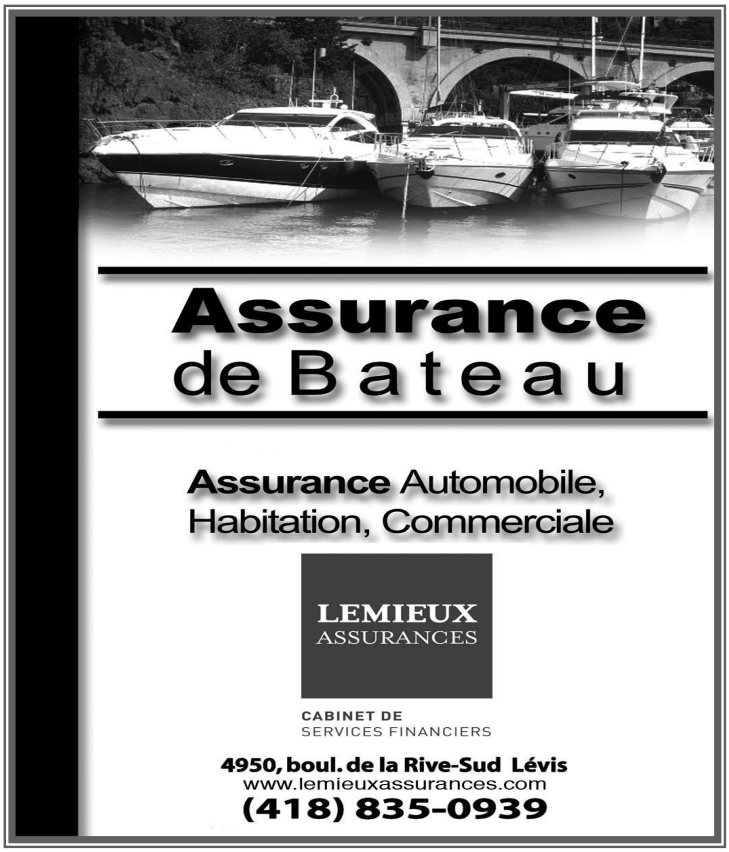
Soyer créatifs. Pensez de façon non conventionnelle et ayez le culot d'aller jusqu'au bout.

Lee Iacocca

Je n'ai aucun talent spécial. Je ne suis que passionnément curieux.

Albert Einstein

Merci à M. Jean-Claude Guay



Assurance de Bateau

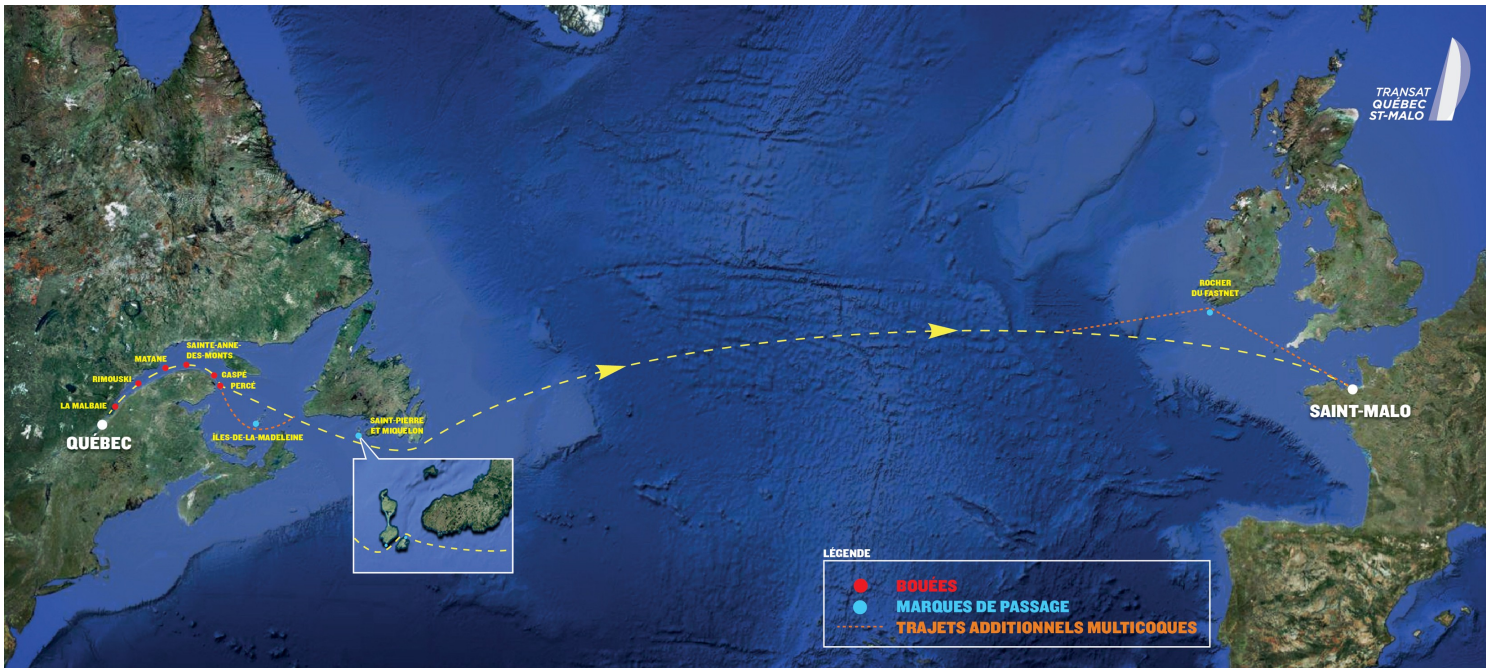
Assurance Automobile, Habitation, Commerciale

LEMIEUX ASSURANCES

CABINET DE SERVICES FINANCIERS

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

TRANSAT QUÉBEC—ST-MALO



C'est un itinéraire de 2 897 milles nautiques ou de 5 365 kilomètres que parcourent les bateaux et leurs skippers.

Au départ de Québec, au pied du cap Diamant, ils s'élancent d'abord sur le fleuve Saint-Fleuve, un tronçon de 400 milles nautiques qui exige habileté et tactique, car le fleuve a ses particularités. Il est étroit, parsemé de quelques îles et de haut-fonds. Les skippers peuvent aussi s'apercevoir entre eux, contrairement à la véritable course au large. Ruse et stratégie sont au rendez-vous.

La portion fluviale compte des bouées de passage. Ces bouées deviennent des *courses dans la course*, car des bourses sont offertes aux premiers bateaux qui les franchissent.

Vient ensuite le large, l'immensité océane. La mer s'étend et le challenge sportif commence. La traversée de l'Atlantique Nord en express jusqu'aux remparts de la ville corsaire de Saint-Malo.

Le dimanche 22 juillet marquera le départ de la transat…

Si vous désirez suivre les événements qui précèdent le départ et connaître les détails de la programmation vous pouvez consulter le site officiel de la transat au www.transatquebecstmalo.com

Et pour ceux et celles qui aimeraient suivre plus en détail tous les événements vécus par nos ambassadeurs, consultez le site de l'Équipe de Voile Georges Leblanc au www.georgesleblanc.com/

Urgences mammifères marins

Le Réseau québécois d'urgences pour les mammifères marins, dont fait partie Pêches et Océans Canada, a pour mandat d'organiser, de coordonner et de mettre en œuvre des mesures visant à réduire les mortalités accidentelles de mammifères marins, à secourir des mammifères marins en difficulté et à favoriser l'acquisition de connaissances auprès des animaux morts, échoués ou à la dérive, dans les eaux du Saint-Laurent limitrophes du Québec.

Vous êtes invités à composez le numéro sans frais **1-877-722-5346** afin d'alerter le Réseau pour les prises accidentelles dans les engins de pêche, les échouages, les collisions avec des bateaux, les carcasses à la dérive et les mammifères marins loin de leur aire de répartition habituelle.

Selon le cas, des équipes d'intervention peuvent être appelées à poser des actions qui vont de la documentation par la photographie à la récupération de carcasses en passant par la prise d'échantillons et le désempêtrement d'animaux pris dans des engins de pêche.

Les incidents impliquant les mammifères marins contribuent à réduire davantage certaines populations menacées de disparition. Une action concertée, rapide et efficace est le meilleur atout pour assister les mammifères marins en difficulté et pour retirer de chaque incident des données scientifiques qui permettent de mieux gérer ces espèces.

PAS DE PROBLÈME !

Par Georges Leblanc, skipper

Il y a des jours, des moments où je me félicite de la décision prise; d'avoir choisi d'acheter un voilier VOR60.

L'autre jour nous étions deux à naviguer à bord du *Océan Phénix* à une vitesse de douze à treize nœuds; une allure plutôt peinarde pour un tel monocoque. Je venais tout juste d'entrer tandis que mon équipier faisait encore le guet à partir de l'entrée, lorsque soudainement nous entendons un bing-bang assourdissant. Nos regards se croisent, les sourcils en forme d'accent circonflexe notre inquiétude est palpable. Instinctivement, je fonce en direction du cockpit.

- Qu'est-ce qui peut bien occasionner un tel vacarme ?

Il semble bien que la quille a heurté…… je ne sais quoi ? La réponse ne se fait pas attendre, à moins d'une trentaine de mètre sur notre arrière une énorme bille de bois émerge et puis se recale comme pour piéger à nouveau quiconque passera dans les parages.

Un branle-bas de la sorte ravive des images d'horreur dans mon esprit, en quelques secondes je revis au présent l'inévitable événement du 31 juillet lorsque nous étions en course sur la Transat Québec /Saint-Malo 2008.

Je revois mon équipage qui trime dur car une dépression sévit présentement sur la zone où évolue le Océan 65. Elle s'est installée sur notre route sans nous donner d'autres choix que de l'affronter et de composer avec elle.

Nous sommes au nord-est de la dépression et si nous allons vers le nord, nous tombons encore dans des forts vents d'est de face pour plusieurs jours. Donc, en pointant au sud au près, nous atteindrons des vents portants pour une grande période de temps. Les conditions sont difficiles, mais ça en vaut la peine. Il est tôt le matin. Les quarts sont à la veille de changer alors que le voilier encaisse un coup plus violent que tous les autres. Il est retombé dans le creux d'une vague comme ça se produit depuis presque deux heures. Par contre cette fois-ci, j'ai la sensation que cet impact n'a rien en commun avec les chocs précédents. En touchant le fond du gouffre, le voilier a vibré de toutes parts et un bruit sec m'a glacé le sang.

On ne sait pas trop de quoi il en retourne. Je vais vérifier à l'avant dans les caissons où sont logées plusieurs voiles et tout semble correct.

Nous mettons de côté cet incident et nous nous concentrons afin de choisir la bonne route. Danielle est couchée à l'avant, Michel et P.O. sont à l'extérieur tandis que Walter vérifie la météo à la table à cartes; je vérifie avec lui notre stratégie à adopter par rapport à cette dépression météorologique. Nous sommes convaincus que nous atteindrons la zone de vent portant d'ici quelques heures. Avant de retourner faire les rôties aux cretons pour tous, mon regard porte sur l'avant du voilier et ce que je constate me sidère. Il y a de l'eau en abondance dans la cabine avant où, il y a quelques instants à peine, tout était sec. C'est probable que la gîte ayant diminué, l'eau accumulée sur le flanc tribord a regagné le centre. Les bottes et objets de toutes sortes flottent au gré des mouvements du bateau. L'alarme est donnée.

- Vite ! Vite ! Nous avons un problème.

Danielle se réveille en sursaut, dérangée par notre boucan et le bruit de l'eau qui ruisselle sur le plancher. Michel choque les voiles et ralentit ainsi le voilier tout en atténuant la gîte. Nous nous empressons de vider les caissons étanches un à un afin de localiser l'entrée d'eau car, de toute évidence, elle provient de l'avant.

Nous parvenons enfin à déceler la provenance de celle-ci. .

J'entre dans le caisson. À genoux dans l'eau froide, je vérifie de quelle façon je pourrais colmater cette brèche qui fait visiblement tout près de 12 pouces de longueur et qui, à tout prendre, n'est pas trop mal située, soit à moins d'un pied du centre de la coque. Michel dirige le voilier pendant que P.O. m'apporte un tapis caoutchouté, une pièce de contreplaqué et l'outillage nécessaire pour consolider le tout. Pendant ce temps, Danielle et Walter pompent l'eau et l'évacuent à l'aide de chaudières.
Le temps file à la vitesse de l'éclair dans une situation pareille. Après une bonne heure, l'entrée d'eau est colmatée. Encore une demi-heure et l'eau salée sera complètement évacuée et nous pourrons entreprendre de remettre de l'ordre dans le voilier car l'intérieur de celui-ci a tout l'air d'un champ de bataille. Il est en tout cas rassurant et intéressant de constater la manière dont l'équipage a

PAS DE PROBLÈME ! - suite

réagi à cette situation d'urgence, soit avec sang-froid, efficacité, sans paniquer et calmement. On ne sait jamais à l'avance comment les gens se comporteront dans de pareils moments tant qu'ils n'ont pas été confrontés au danger. Nous avons limité les dégâts, nous avons la situation bien en main et la sécurité de l'équipage n'est pas en danger. Cependant, en tant que skipper, j'ai une importante décision à prendre. Après concertation, l'équipage et moi-même sommes tombés d'accord pour abandonner la course et rebrousser chemin en direction de Saint-Jean de Terre-Neuve pendant que la météo est encore favorable. Même si seulement 10% de doute persistait concernant l'intégrité structurelle de la coque, il n'est pas envisageable de prendre des risques et peut-être alors, être victimes d'un mauvais temps sur la fin du parcours.

La sécurité de l'équipage importe avant toutes choses. Donc, à nos proches, à nos partenaires et aux supporteurs, j'expédie ce message :

« Nous mettons fin à notre course suite à un impact, ne vous inquiétez pas, nous allons tous bien et nous ne sommes pas en danger».

Du départ de la Transat Québec Saint-Malo, le 20 juillet dernier, jusqu'au moment où la douloureuse décision de faire demi-tour en direction du continent a été prise, nos regards étaient tournés vers l'est et l'entrée de la Manche. Nous l'espérions au plus haut point ce moment, mais le destin en a décidé autrement.

Une journée de plus en direction est, et nous aurions été à mi-chemin sur notre parcours océanique et si tel avait été le cas, il aurait été tout aussi justifié de terminer la course que de rentrer à Saint-Jean. Je suis persuadé que l'allure des vents pour la prochaine semaine aurait favorisé une progression rapide et nous aurait assuré une très bonne position sur la ligne d'arrivée en face du "Grand Môle" à Saint-Malo.

Je reviens au moment présent. Je crois bon de rassurer tout bonnement mon équipier.

-- Pas de problème ! lui dis-je.

Je ne suis pas trop inquiet, le choix du *Océan Phénix* a été justifié par la performance optimale que cette machine peut atteindre et aussi par sa solidité et sa résistance aux impacts que lui procure sa coque en kevlar.

Considérant mes mésaventures passées, j'ai choisi le kevlar par rapport au carbone qui résiste mal aux collisions similaires à celle que nous venons d'encaisser. C'est rassurant et essentiel car le 22 juillet prochain nous prendrons le départ sur la Transat Québec / Saint-Malo 2012; ma cinquième. Nous pousserons notre coursier à vive allure afin d'effectuer ce parcours en un temps record.

Je vous invite à suivre dès maintenant mon *Équipe de Voile Océanique* de la préparation de la course jusqu'à l'arrivée en naviguant sur le www.georgesleblanc.com

Georges Leblanc skipper

TOUS ENSEMBLES POUR UNE BONNE CAUSE...

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 financier[1].

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.

DÉFI TÊTES RASÉES leucan

Jean-Paul Buteau Participant

C'est avec fierté que j'ai décidé de relever le « Défi têtes rasées Leucan »; une activité de financement majeure qui sollicite notre générosité afin d'offrir des services aux enfants atteints du cancer et du soutien à leurs familles!

Nous qui avons la chance de profiter de cette belle marina et de nos embarcations de plaisance, contribuons à faire la différence pour ces enfants et leurs familles .

tetesrasés.com

Le Samedi 16 Juin 2012

Parc Nautique Lévy

12 h à 16 h party hot dog

PurDance ZUMBA en pm

Défi têtes rasée 16 h

Souper bénéfice 18 h

À QUI DOIS-JE CONFIER LE MANDAT ?

Décidément ça ne me semble pas compliqué, nous sommes suffisamment nombreux pour remplir les mandats qui nous sont donnés de remplir. Encore une fois il me semble que nous sommes quand même un bon groupe et que si chacun met l'épaule à la roue, ça devrait se faire sans grincement, sans délais. Je suis bien content que tous soient en parfait accord avec le principe, la décision et ce qui doit être fait. Finalement ils sont quatre à vouloir agir et je me plais à les identifier

Ce sont **Tout le monde**, **Quelqu'un**, **Chacun** et **Personne**... Tous sont d'accord avec le fait que c'est un important travail qui doit être fait. Et pour ça on a demandé à **Tout le monde** de le faire. **Tout le monde** était persuadé que **Quelqu'un** le ferait. **Chacun** pouvait l'avoir fait, mais en réalité **Personne** ne le fit. **Quelqu'un** se fâcha car c'était le travail de **Tout le monde** !

Tout le monde pensa qu'à coup sûr **Chacun** pouvait le faire et **Personne** ne doutait que **Quelqu'un** le ferait sans tarder. En fin de compte, **Tout le monde** fit des reproches à **Chacun.** Parce que **Personne** n'avait fait ce que **Quelqu'un** aurait pu faire.

En conclusion, suite à ce constat et vu les piètres résultats je dois apprendre à mieux évaluer et à déléguer aux bonnes personnes sans vouloir ni devoir sans cesse le reprocher à **Tout le monde**.

Il serait bon que **Chacun** fasse ce qu'il doit sans nourrir l'espoir que **Quelqu'un** le fera ou aurait pu ou du le faire à sa place. Car l'expérience montre que là où on attend **Quelqu'un**, généralement on ne trouve **Personne**!

Il serait préférable que tous et chacun se responsabilise, je vais donc transférer le fruit de mes observations à ***Tout le monde*** afin que ***Chacun*** puisse l'envoyer à ***Quelqu'un*** sans oublier ***Personne...***

Nul doute que le dit mandat sera rempli tôt ou tard par une 5e personne, c'est **NOUS** qui sommes les autres qui réalisons que ce n'est pas la quantité de nos collaborateurs qui compte mais la qualité de ceux-ci qui se feront un devoir de réussir où **Tout le monde** se fiait que **NOUS** le ferions à leur place.

De **JE**, le dirigeant qui a besoin de **NOUS**

ML & Fils
DEPUIS 1960
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

merrill allard inc. Produits pétroliers
Esso L'Impériale
Mobil
À votre service depuis 1964
2309, avenue de la Rotonde
Charny (Québec) G6X 2M2
Téléphone: (418) 832-6104
Télécopieur: (418) 832-1457
www.merriallard.com
info@merrillallard.com

Horaire des régates 2012

Les régates, un plaisir assuré!

Le plaisir, la compétition et la richesse des rencontres sont au rendez-vous.

Endroit : Marina du Parc Nautique de Lévy
Heure d'arrivée et préparation des bateaux : 17 h
Rencontre des barreurs : 17 h 30
Coup d'envoi : 18 h

HORAIRE :

- Jeudi 17 mai 2012
- Jeudi 24 mai 2011
- Jeudi 31 mai 2012
- Jeudi 7 juin 2012
- Jeudi 14 juin 2012
- Jeudi 21 juin 2012
- Mardi 26 juin 2012
- Mardi 3 juillet 2012
- Mardi 10 juillet 2012
- Mardi 17 juillet 2012
- Mardi 24 juillet 2012
- Mardi 31 juillet 2012
- Mardi 7 août 2012
- Mardi 14 août 2012
- Mardi 21 août 2012
- Jeudi 30 août 2012
- Jeudi 6 septembre 2012
- Jeudi 13 septembre 2012
- Jeudi 20 septembre 2012
- Jeudi 27 septembre 2012

CHAMPIONNAT « Formation Nautique Québec » samedi 8 septembre 2012

NOUVELLES INSTALLATIONS—CLUB NAUTIQUE BAIE COMEAU

par Pierre Dorval

L'été dernier, notre croisière annuelle nous a mené jusqu'à Baie Comeau. Après avoir fait escale à l'anse Saint-Pancrace, nous nous sommes rendus au Club nautique de Baie Comeau pour une nuitée. Sur place nous avons évidemment profité de l'occasion pour fraterniser avec les membres de cette marina et profiter de leurs expériences de navigation dans ces eaux qui leur sont familières. À l'image de la plupart des endroits que nous visitons année après année, nous y avons rencontré des gens plus que sympathiques qui nous avaient alors mentionné le projet de renouvellement des installations du Club nautique. Ils avaient déjà commencé à assembler les nouveaux pontons et ils étaient plutôt fiers de cette mise à jour de leurs installations.

Le magasine « L'escale nautique » du printemps 2012 fait d'ailleurs l'annonce de l'inauguration officielle en juin prochain. En résumé on y mentionne que ces nouvelles installations ont été réalisées dans le cadre de la construction d'un pavillon d'accueil à l'intention des passagers des bateaux de croisières et qu'une somme de 950 000$ à été consacrée à la modernisation des installations du Club nautique grâce à la participation de la municipalité qui est devenue copropriétaire des nouvelles installations. La capacité d'accueil passe ainsi de 50 à 90 embarcations.

Lors d'un déplacement pour affaires le 26 avril dernier, j'ai pu constater l'avancement des travaux. On a démantelé les anciennes installations du côté ouest et une partie du nouvel édifice, situé du côté est du bassin, sera aménagé pour la capitainerie ce qui détonnera avec celle qui existait jusqu'à ce jour qui se limitait à l'équivalent d'une maison mobile réaménagée pour accommoder les membres et visiteurs.

Un nouveau bâtiment, dont l'architecture s'agence avec le pavillon d'accueil, a également été construit, du côté ouest où on retrouvait les anciennes installations, et servira de garage pour l'équipement.

Lors de mon passage, outre les bateaux de pêches aux crabes présents dans le bassin, un voilier profitait déjà des nouvelles installations.

Le Club nautique de Baie Comeau a également récupéré les anciens pontons afin d'améliorer et d'augmenter la capacité d'accueil du site naturel de l'Anse Saint-Pancrace. Soit dit en passant, ce ne sera pas un luxe car les quais de l'an dernier commençaient à être plus ou moins sécuritaires.

Évidemment tout ce beau projet a été rendu possible grâce notamment à l'implication bénévole des membres du Club nautique.

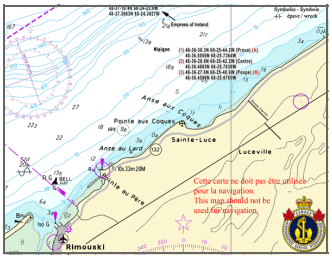
Bref, si vous vous rendez dans ce coin de pays cet été ou prévoyez le faire d'ici quelques années, n'oubliez pas d'ajouter Baie Comeau à vos escales à ne pas manquer.

NAUFRAGES CÉLÈBRES

Malgré qu'aujourd'hui les aides à la navigation (pilotes, bouées, radars, GPS) font en sorte que le Saint-Laurent est très sécuritaire, il n'en fut pas toujours ainsi. Des milliers de naufrages ont eu lieu sur le Saint-Laurent. À titre d'exemple, on compte près de 700 naufrages seulement entre les années 1856 et 1866. Les courants, les vents, le brouillard, les hauts-fonds sont autant de facteurs qui rendaient la navigation difficile.

L'EMPRESS OF IRELAND, le plus célèbre naufrage sur le Saint-Laurent

Un des naufrages les plus célèbres du Saint-Laurent est sans aucun doute celui de l'Empress of Ireland, en 1914. Ce navire transatlantique venait de quitter Québec quand, dans un banc de brouillard au large de Sainte-Luce, près de Rimouski, il a heurté un autre navire, soit un charbonnier norvégien, le Storstad. L'Empress of Ireland a coulé en seulement 14 minutes, entraînant plus de 1 000 personnes dans la mort.



Naufrages de L'EREBUS et du TERROR

Les épaves de navires perdus en mer fascinent et font l'objet d'intenses recherches afin de les repérer et de les explorer. Autant pour les chasseurs d'épaves que les archéologues, ces vestiges constituent de véritables trésors.

Le territoire canadien abrite les épaves de deux des navires les plus recherchés dans le monde, l'Erebus et le Terror.

C'est à bord de ces deux navires qu'une expédition de 129 hommes, conduite par sir John Franklin, quitta l'Angleterre vers l'océan Arctique pour une expédition de trois ans, dans le but de trouver un passage vers le Nord-Ouest. Les bateaux, pourtant conçus pour affronter les conditions polaires, ont cependant disparu. À la suite de nombreuses recherches, on a retrouvé plusieurs artéfacts qui ont permis de connaître le sort des navires et de leurs équipages.

À l'automne 1946, les bateaux demeurèrent prisonniers des glaces. Après un an et demi d'immobilisme, et à la suite de la mort de nombreux hommes, dont Franklin, les survivants tentèrent de rejoindre le continent à pieds. Aucun d'eux n'y est parvenu.

Le gouvernement canadien espère grandement être le premier à localiser l'Erebus et le Terror, afin de les protéger des chasseurs d'épaves et des pilleurs et d'en préserver la valeur patrimoniale. Les deux épaves ont d'ailleurs été nommées lieux historique nationaux en 1992. En août 2008, une expédition menée par l'archéologue de Parcs Canada, Robert Grenier, est partie en mission de 6 semaines afin de retrouver les épaves.

Centre National des naufrages du Saint-Laurent

Bon nombre de naufrages sur le Saint-Laurent sont immortalisés au Centre National des naufrages du Saint-Laurent situé à Baie-Trinité. Sur leur site internet, vous pourrez d'ailleurs découvrir plusieurs navires qui ont coulé dans le fleuve ainsi que des récits de courage. Le Centre National de naufrages du Saint-Laurent permet aussi aux plus curieux de se plonger dans l'histoire et l'archéologie en observant des artefacts. La représentation multimédia Mayday vous permettra de revivre les naufrages de plusieurs navires avec un grand réalisme. Vous pourrez ensuite observer, à proximité du Centre National, les lieux où se sont produits certains de ces naufrages.

Site historique maritime de Pointe-au-Père

Le Site historique maritime de Pointe-au-Père offre à ses visiteurs 200 ans d'histoire maritime. Ce site historique propose notamment la visite du célèbre sous-marin Honongada. Il s'agit d'une occasion unique de découvrir l'univers des sous-mariniers. Il est aussi possible de gravir les 128 marches du phare de Pointe-au-Père qui est l'un des plus hauts au Canada avec ses 33 mètres.

Zone Marine

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'experience
luc@bateauconcept.com

www.bateauconcept.com

YODA de retour des Bahamas

Par : Louison Bolduc

Saison 2009-2010 ;

Le 12 juillet 2011, le voilier Yoda est de retour après avoir quitté son ponton à la marina du Parc nautique Lévy le 09-09-2009 à 9 heures le matin. C'est une date porte-bonheur. Nous voulions ainsi courtiser Poséidon et Éole pour qu'ils soient de notre bord.

Au départ l'équipage est complet : Louison Bolduc le capitaine ; Hélène l'amirale ; Yvan, le premier maitre et Frimousse notre petit schnauzer sont à bord. De Lévis à St-Jean sur le Richelieu, la température est idyllique : du soleil, pas de pluie. L'enthousiasme est de la partie. Rendu à St-Jean, Hélène doit quitter pour rentrer à Québec. Un nouveau membre de notre famille doit bientôt voir le jour. Rôle de mère oblige, son rôle de navigatrice est reporté à plus tard afin d'encourager sa fille, la future maman.

L'aventure se poursuit après un dernier au revoir à certains membres de la famille. La température se maintient « au beau » durant tout un mois, jusqu'à Annapolis pour le *Boat Show* et même plus. Le voyage sur la mer entre New-York et Cape May est agréable. Sur l'intracostal *Waterway*, un seul petit pépin vient pimenter la descente : la pompe à eau douce du moteur fait défaut et Yoda doit être remorqué par *Boat US* sur une trentaine de milles jusqu'à Charleston. Vive l'assurance offerte aux membres de Boat US, elle sécurise et permet de sauver de nombreux dollars ! Nous aurions dû payer plus de 1500$ sinon...

Fin novembre 2009, Yoda et son équipage masculin sont rendus à Véro Beach, en Floride, justement surnommée Velcro Beach en raison de tous les services qui y sont offerts, dont un très apprécié bus gratuit. Nous y resterons 3 semaines en raison de problèmes de dos chroniques de l'un des membres de l'équipage. Heureusement, Hélène revient à bord le 12 décembre et Yvan retourne au Québec pour se faire soigner. Après quelques jours, pour permettre à Hélène de s'amariner, nous quittons pour Miami. Le temps passe et la température demeure froide. Nous décidons finalement de bifurquer vers la marina d'Indiantown, sur le canal Ste-Lucie, pour la période des Fêtes. Il fait froid en Floride en décembre 2009.

C'est ainsi que nous avons la chance de découvrir *Indiantown marina* et son petit village. L'endroit est très bien. Nous y rencontrons des gens sympathiques. Plusieurs Québécois y laissent leur embarcation dans le grand parc à bateau pour la période d'été. Ils reviennent, pour la plupart, en automne afin de passer l'hiver dans le Sud et cela depuis plusieurs années. Ces *boaters* nous transmettent de précieuses informations surtout pour le reste du trajet en Floride, précisant les incontournables arrêts : épiceries, buanderies, magasins, restaurants, etc. De plus, la température ayant changé, c'est le début des fronts froids de l'hiver 2010 - et ce n'est que le début- le mercure chute à -5 Celsius au Nouvel An. L'eau gèle dans le boyau entre Yoda et la marina… brrr…

Cet hiver glacial a fait que nous descendons lentement jusqu'à South Beach, à Miami. La température continue d'être froide et imprévisible. Nous subissons parfois des vents de 50 Nœuds. Les prévisions météo ne sont pas encourageantes. Nous tentons une traversée vers les Bahamas le 21 février 2010. Après 10 milles nautiques, nous devons rebrousser chemin car les vagues atteignent 10 pieds et plus… Même un vent de 10 nœuds du NE n'est pas recommandable pour traverser le Gulf Stream.

YODA de retour des Bahamas - suite

Déception, oui… mais pas si grande que cela, car il ne fait pas plus beau aux Bahamas cette année-là.

Donc, nous approfondissons notre connaissance de la Floride maritime. Nous séjournons à South Beach, puis assez longuement au parc Oletta, à Miami nord, tout près de l'Université de Floride. Nous y retrouvons plusieurs des voiliers québécois déjà rencontrés. Nous y passons de joyeux moments : lecture, promenade, visite en ville, pétanque sur la plage, magasinage… Nous savourons les *Happy Hour* en bonne compagnie. Ce sont des moments magiques, même si les fronts froids se répètent.

Le beau temps revient la 3e semaine de mars. « Pas trop tôt ! », me direz-vous avec raison. Nous sommes rendus à Stuart, une jolie ville floridienne, près du canal Ste-Lucie. Nous prenons la décision de laisser le bateau à Indiantown pour l'été. Nous reprendrons notre périple l'automne suivant. Nous revenons à Québec en ce début d'avril 2010, bien heureux quand même de notre premier hiver dans le Sud. Nous avons un regret seulement : nous n'aurons pas de bateau à Québec durant l'été 2010. Cependant, tout est encore possible. Découvrir les Bahamas et partager nos découvertes avec Yvan, qui pourra revenir à l'automne 2010, voilà deux objectifs qui nous permettront de patienter positivement !

Saison 2010-2011

Une nouvelle étape du voyage débute en novembre 2010. En voiture, nous nous rendons tous les trois à Indiantown, pour préparer Yoda à sa deuxième saison dans le Sud. L'été a été clément, chaud, sans tornade, ni ouragan. Deux semaines seulement suffisent pour préparer notre Yoda.

Il serait peut-être possible de traverser à Bimini avant les Fêtes… mais nous décidons de laisser Yoda à Fort Lauderdale pour 1 mois, afin de retourner au Québec pour passer les Fêtes dans nos familles. Cette petite détente familiale est très agréable. Elle nous avait manqué l'hiver dernier ! De plus, c'est l'occasion de ramener la voiture au Québec.

Le 10 janvier 2011, Louison et Yvan repartent pour la Floride en avion.

YODA de retour des Bahamas - suite

Enthousiastes, ils se rendent de Fort Lauderdale à Miami via la mer et de là, poursuivent vers No Name Harbour pour enfin traverser à Bimini (BAHAMAS). Les cieux et les vents sont enfin favorables ! Le 14 janvier 2011, ils *savourent* Bimini en compagnie d'autres équipages québécois. Le temps de visiter et de communiquer avec la population locale, ils se dirigent vers les Exumas en février.

Où est donc Hélène ? Encore une fois, elle reste au Québec pour accueillir le deuxième rejeton de ma fille. Ce n'est que partie remise puisque vers la fin février, elle rejoindra Yoda et l'équipage à Georgetown dans les Exumas.

L'eau et la température sont au rendez-vous : un rêve en bleu et turquoise sans nuages, sans pluie (à peine quelques heures de pluie en 3 mois).

C'est aussi la découverte de personnes attachantes, de paysages merveilleux et la rencontre d'autres équipages dans cette baie qui accueille plus de 300 bateaux, majoritairement des voiliers. Une température de rêve pour nous, Québécois : 25 à 27 degrés C le jour et plus de 20 C la nuit. Le rêve, et en plus, sans humidité !

Georgetown est une toute petite ville avec seulement une station d'essence, une épicerie, quelques boutiques et restaurants, quelques hôtels pour touristes… et un petit aéroport. Les gens y sont accueillants et de bonne humeur. Sans moyens de transport publics, ils sont toujours prêts à nous conduire où nous le désirons et ce, sans avoir à lever le pouce…

L'hiver, la population double avec les vacanciers. Les *boaters* ancrent devant une large plage qui est investie, pour quelques mois, de la vocation de centre touristique organisé : ce sont les régates organisées, cette année-là, par Raymonde du bateau Lady Ray. Chaque jour est occupé soit par une parade de bateaux, des jeux de volley ball de plage, et diverses activités pour les adultes et les enfants. Bref, nous avons découvert Great Exumas Island, ses plages, ses jeux et ses trésors durant 1 mois.

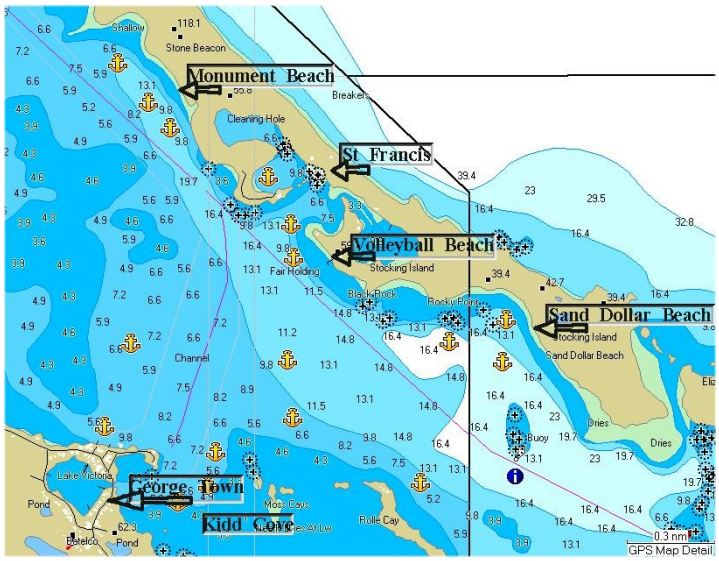
Certains *boaters* y demeurent jusqu'à 3 mois… Nous avons poursuivi nos découvertes dans le parc des Exumas.

Ce parc est un écosystème protégé, formé de nombreuses iles, où la pêche est contrôlée, ainsi que l'environnement un peu plus surveillé. Il faut dire qu'il arrive parfois de

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

YODA de retour des Bahamas - suite



retrouver, hors du parc, un vieux moteur rouillé sur une plage, ou encore un vieux frigo ou des conches (gros coquillages) éventrées et jetées n'importe où. Sauf à certains endroits, l'environnement n'est malheureusement pas une priorité aux Bahamas et pourtant c'est un paradis naturel avec l'eau claire et pure, les îles et les plages !…

Nous avons complété le voyage en visitant les principales iles touristiques des Exumas : Bimini, Allan's Cay, Norman's Cay, Staniel Cay, Highborne's Cay, Nassau, Great Guana Cay, Cambridge Cay, et Great Exumas Cay (Georgetown) que vous pouvez repérer sur une carte indiquant les principaux ancrages.

Puis nous sommes revenus à Nassau, principale ville des Bahamas, là où richesse et pauvreté se côtoient. En voici quelques exemples : dans une épicerie fine, une petite boite de conserve de sirop d'érable du Québec se vend 61 $ US. En plein centre-ville, près des marinas, nous voyons un cimetière de petits bateaux délabrés appartenant à des Bahamiens, qui peuvent y habiter ou « squatter » l'endroit. Et tout près de là, on retrouve un ashram dédié à la méditation et un très gros complexe hôtelier, l'hôtel Atlantis : hôtel, casino et condos de luxe.
Bref, Nassau vaut le détour. C'est une grosse ville qui présente des ressemblances avec les autres capitales du monde.

Nous avons quitté les Bahamas le 02 avril 2011 en longeant la côte Est américaine via l'intracoastal pour arriver à la marina du Parc nautique Levy le 12 juillet 2011. Nous avions dû laisser Yoda à Atlantic City du 25 mai au 25 juin en raison des problèmes d'inondations du printemps et de la fermeture des écluses.

Bien heureux de retrouver notre ponton, nous souhaitons pouvoir repartir pour le Sud dans un avenir pas trop lointain. Nous invitons ceux qui sont intéressés à réaliser un tel projet de donner suite à leur rêve pour découvrir de merveilleux endroits et se découvrir à tout point de vue.

Hélène, Yvan et Louison Bolduc

L'HISTOIRE DES ÉPICES ET DES AROMATES

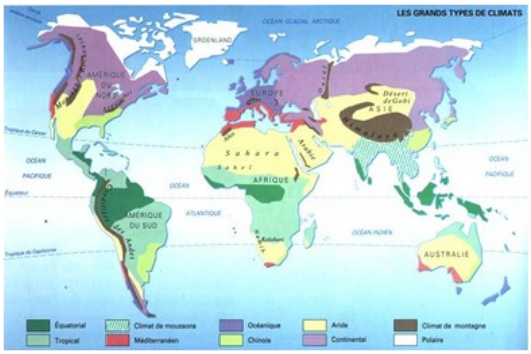
POUR SE SITUER DANS LE TEMPS

Au XVe siècle, les grands navigateurs européens portaient un intérêt particulier à effectuer la circumnavigation (le tour du monde) complète du globe. Mais, c'est également à cette époque que l'Europe avait développé un goût pour les épices exotiques, ce qui a favorisé, outre l'intérêt des géographes, celui d'explorateurs et de commerçants.

RÔLE HISTORIQUE DES ÉPICES ET DES AROMATES

L'histoire des épices débute 4000 ans avant notre ère sur la côte de Malabar au sud-ouest de l'Inde. Le premier homme à cueillir du poivre pour améliorer le goût de son riz fut le précurseur d'une course folle dans la recherche de nouvelles saveurs permettant d'agrémenter sa nourriture de base.

Si la plupart des épices sont originaires de l'Inde et de l'Indonésie actuelle, cela n'est pas du au hasard mais aux statistiques.



Un coup d'oeil sur cette carte climatique vous montrera que ces pays sont situés dans des régions bénéficiant d'un climat équatorial ou de mousson.

Le climat équatorial se caractérise par une chaleur et une humidité très élevées tout au long de l'année. Pour la végétation, c'est le climat le plus favorable et cela explique pourquoi il y a dans ces régions 10 ou 15 fois plus d'espèces de plantes différentes que dans des régions situées plus au nord ou plus au sud.

Pour les mêmes raisons, l'Amérique Centrale et le nord de l'Amérique du Sud sont le berceau de plusieurs épices : la vanille, le piment mais aussi la tomate, les haricots, le tabac etc. Seule l'Afrique Équatoriale déroge à cette règle malgré un climat équivalent. En effet rares sont les espèces originaires de cette région sans que l'on puisse trouver une raison logique à cet état de fait.

Il ne faut pas oublier que la diversification de notre alimentation n'est que très récente et qu'elle ne concerne qu'une faible partie de l'humanité.

Les nomades de tous pays connaissent depuis toujours les avantages des épices : Facilité de conservation séchée et faible encombrement. Les commerçants qui approvisionnaient l'Europe appréciaient ces qualités et y ajoutaient une très forte plus-value du fait du mystère entourant ces marchandises. L'Histoire nous apprend que l'exotisme et la noblesse de ces produits ont conduit quelquefois à des exubérances. Certaines recettes d'Apicius (IVème siècle de notre ère) comportent un nombre impressionnant d'épices et de plantes aromatiques. A la fin du Moyen-Âge, un tiers des recettes comportait du safran et la consommation de moutarde a atteignait des sommets. Plus de 300 litres pour un seul repas servi en 1336 par le Duc de Bourgogne. Les grands découvreurs du XVe et du XVIe siècle ont favorisé l'apparition de nouvelles épices : Piment, vanille, toute-épice était alors directement liée à l'approvisionnement et aux prix pratiqués. Les cours pouvant varier de un à dix suivant les arrivages, cela a favorisé la découverte de plantes indigènes servant de succédanés. La Révolution Française et ensuite l'Empire ont limité fortement l'importation de plantes exotiques et il faudra attendre le XXe siècle pour qu'à nouveau l'engouement pour toutes ces plantes relance leur consommation.

DE L'ANTIQUITÉ À LA FIN DU MOYEN-ÀGE

Les premières descriptions de caravanes terrestres sont dues à Hérodote (vers 500 ans avant notre ère) qui décrit les convois

partant pour un dangereux périple de trois ans qui devait les conduire jusqu'en Chine. L'énormité de ces caravanes, parfois plus de mille bêtes de bât, l'insécurité des routes de l'époque et les nombreuses difficultés rencontrées justifiaient les prix exorbitants et le culte voué à ces merveilleuses marchandises que sont les épices. L'attrait pour les régions, entre autres, productrices d'épices, poussa Alexandre le Grand jusqu'à l'Hindus qu'il atteignit en 326 avant Jésus Christ. Les romains, à l'époque de Pline l'Ancien (23-79) ne connaissaient pas, quant à eux, la Chine. Ils ne pratiquaient le commerce des épices qu'avec les commerçants Arabes et Perses. Ceci a sûrement contribué au déclin de l'Empire Romain. Les prix pratiqués à Rome atteignaient le centuple des prix d'achat. La multiplication des intermédiaires et les quasi-monopoles en place réussirent à maintenir des prix inimaginables aujourd'hui et cela, jusqu'au début du Moyen-Âge. Voici par exemple l'histoire du muscadier. Cet arbre fournit des fruits toute l'année, jusqu'à 2000 graines par an et par arbre, et ce, sans soin particulier et pendant plus de 80 ans. Et pourtant la livre de macis se négociait à la fin du Moyen-Âge l'équivalent d'une demi-vache et de trois moutons. Durant tout le Moyen-Âge les différents pouvoirs en place en Europe ont largement profité du négoce des épices pour lever de très lourdes taxes. Les épices, et le poivre en particulier, ont très souvent été utilisées comme monnaie à part entière. Cela a laissé de nombreuses expressions qui enrichissent la langue française. Il faudra attendre la fin du XIIIème siècle et le récit de Marco Polo pour pouvoir se faire une idée un peu plus précise de la répartition géographique et des méthodes de production des différentes espèces. Venise a su profiter du transport des armées partant pour les Croisades pour mettre en place une importante flotte. Elle deviendra entre le XIème et le XVème siècle la capitale européenne du négoce des épices. La fermeture, en 1453, de la route des Indes par les Ottomans marquera la fin du Moyen-Age.

LORSQUE LES ÉPICES ÉCRIVENT L'HISTOIRE

En 1492, Christophe Colomb découvre le continent américain mais c'est bien l'Inde et ses épices qui sont recherchées. En 1498, Vasco de Gama franchit pour la première fois le cap de Bonne Espérance et réussit à atteindre la côte de Malabar au sud-ouest de l'Inde puis, en 1502, l'île de Ceylan (Sri Lanka actuel). Fernao de Maglhaes dit Magellan part en 1519 pour le compte du roi d'Espagne. Après un hivernage difficile, il découvre le détroit qui porte son nom et remonte l'océan Pacifique jusqu'aux Philippines où il est tué par le chef d'une tribu locale : Lapu Lapu. Sur les 265 membres de cette expédition, seuls 18 d'entre eux rentrent après le premier voyage autour du monde. Les cales du seul bateau rescapé sont remplies de clous de girofle confits. Toute cette époque a marqué le début des différentes colonies établies par les pays européens. Les sommes d'argent colossales que représentait le négoce de ces produits d'épicerie ont sans arrêt attisé les rivalités et la concurrence fut impitoyable entre les différentes puissances de l'époque : Les Anglais prendront pieds aux Indes. Les Hollandais en Inde orientale (Indonésie). La France s'installera à Madagascar et à l'île Bourbon (île de la Réunion). Les Portugais, qui contrôlaient en 1524 : Java, Sumatra, Malacca et Madagascar se replieront plus tard vers l'Afrique et le Brésil. Les Espagnols, surtout présents en Amérique du Sud et aux Philippines feront connaître au reste du monde : La vanille, le piment et la tomate. Pierre Poivre, un nom prédestiné, mettra 22 ans (de 1748 à 1770) pour briser le monopole sur les muscadiers et les girofliers. Ce monopole avait été mis en place par le Portugal, il fut maintenu ensuite par la Hollande. En effet, ceux-ci détruisaient systématiquement les cultures ne leur appartenant pas. De cette époque vient l'habitude de chauler les noix de muscade afin de les rendre stériles. Les botanistes français eurent bien du mal à subtiliser de jeunes plants pour les implanter à l'île Maurice et plus tard sur d'autres territoires. Aujourd'hui, c'est le Zanzibar (Tanzanie) qui est le premier producteur de clous de girofle.

C'est ici, ou plutôt dans le prochain numéro de notre journal, que débutera la description *historique et culinaire* de quelques épices qui ont fait naviguer les européens ver l'ouest à la découverte de ces précieuses plantes...

HORAIRE DES MISES À L'EAU - SAISON 2012

JOUR		PLAGE HORAIRE	HAUTEUR ET HEURE DE LA HAUTE MARÉE	
Mercredi	2 mai	..... - 14 h 00 à 16 h 00	14'8"	16 h 12
Jeudi	3 ma	..... - 14 h 00 à 16 h 00	15'4"	17 h 09
——-				
——-				
Dimanche	6 mai	08 h 00 à 11 h 40 -	19'7"	06 h 57
——-				
Mardi	8 mai	08 h 00 à 11 h 40 -	20'0"	08 h 30
Mercredi	9 mai	08 h 00 à 11 h 40 -	19'4"	09 h 18
Jeudi	10 mai	08 h 00 à 11 h 40 -	18'4"	10 h 12
Vendredi	11 mai	08 h 00 à 11 h 40 - 13 h 00 à 16 h 00	16'7"	11 h 12
Samedi	12 mai	09 h 00 à 11 h 40 - 13 h 00 à 16 h 00	15'7"	12 h 12
Dimanche	13 mai	09 h 40 à 11 h 40 - 13 h 00 à 16 h 00	14'8"	13 h 24
——-				
Mardi	15 mai	..... - 13 h 00 à 16 h 00	14'1"	15 h 45
Mercredi	16 mai	..... - 13 h 20 à 16 h 00	14'1"	16 h 45
Jeudi	17 mai	08 h 00 à 10 h 00 - 14 h 20 à 16 h 00	13'8"	17 h 39
Vendredi	18 mai	08 h 00 à 11 h 40 - 15 h 00 à 16 h 00	14'1"	18 h 24
Samedi	19 mai	08 h 00 à 11 h 40 -	15'7"	06 h 30
Dimanche	20 mai	08 h 00 à 11 h 40 -	16'4"	07 h 03
Lundi	21 mai	08 h 00 à 11 h 40 -	16'7"	07 h 36
Mardi	22 mai	08 h 00 à 11 h 40 -	16'7"	08 h 06
Mercredi	23 mai	08 h 00 à 11 h 40 --	16'7"	08 h 42
Jeudi	24 mai	08 h 00 à 11 h 40 - 13 h 00 à 15 h 20	16'4"	09 h 12
Vendredi	25 mai	08 h 00 à 11 h 40 - 13 h 00 à 16 h 00	16'1"	09 h 51
Samedi	26 mai	08 h 00 à 11 h 40 - 13 h 00 à 16 h 00	15'4"	10 h 33
Dimanche	27 mai	08 h 00 à 11 h 40 - 13 h 00 à 16 h 00	15'4"	11 h 18
Lundi	28 mai	08 h 40 à 11 h 40 - 13 h 00 à 16 h 00	14'8"	12 h 15
Mardi	29 mai	10 h 00 à 11 h 40 - 13 h 00 à 16 h 00	14'8"	13 h 24
Mercredi	30 mai	11 h 00 à 11 h 40 - 13 h 00 à 16 h 00	14'4"	14 h 30
Jeudi	31 mai	08 h 00 à 09 h 20 - 13 h 00 à 16 h 00	14'4"	15 h 36
Vendredi	1 juin	08 h 00 à 10 h 20 - 13 h 40 à 16 h 00	14'4"	16 h 39
Samedi	2 juin	08 h 00 à 11 h 20 - 14 h 20 à 16 h 00	15'1"	17 h 39
Dimanche	3 juin	08 h 00 à 11 h 40 - 13 h 40 à 16 h 00	15'4"	18 h 30
Lundi	4 juin	08 h 00 à 11 h 40 -	19'4"	06 h 39
Mardi	5 juin	08 h 00 à 11 h 40 - 13 h 00 à 14 h 00	19'7"	07 h 27
Mercredi	6 juin	08 h 00 à 11 h 40 - 13 h 00 à 15 h 00	19'7"	08 h 18
Jeudi	7 juin	08 h 00 à 11 h 40 - 13 h 00 à 15 h 40	19'4"	09 h 06
Vendredi	8 juin	08 h 00 à 11 h 40 - 13 h 00 à 16 h 00	18'4"	09 h 57
——-				
——-				
Lundi	11 juin	..... - 13 h 00 à 16 h 00	14'8"	12 h 48
Mardi	12 juin	..... - 13 h 00 à 16 h 00	14'1"	13 h 57
Mercredi	13 juin	..... - 13 h 00 à 16 h 00	13'1"	15 h 00
Jeudi	14 juin	08 h 00 à 09 h 20 - 13 h 00 à 16 h 00	12'8"	16 h 06
Vendredi	15 juin	08 h 00 à 10 h 40 - 13 h 40 à 16 h 00	12'5"	17 h 06