

Voici le dernier numéro de la saison 2012 de notre journal L'Écoutille.

Nous espérons que, tout au long de la saison, les articles vous aient plus.

Nous vous transmettons nos salutations et vous souhaitons un doux hiver...

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

DIRECTRICE DU PERSONNEL

Mme Danielle Leblanc

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

PRÉPOSÉ AUX PROGRAMMES

SPÉCIAUX ET COMMISSIONNAIRE

M. Guy Beauchemin

RESPONSABLES DES OPERATIONS

TERRESTRES ET MARITIMES

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

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

GARDIENS DE NUIT

M. Marcel Vézina

PRÉPOSÉES - entretien

M. John Easton

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.gc.ca

Maintenez à jour votre adresse courriel auprès du secrétariat

ADMINISTRATEUR RESPONSABLE

Mario côté

RESPONSABLE TECHNIQUE

France Côté

COLLABORATEURS

Jacques Demers
Pierre Dorval
Georges Leblanc
Jean-Luc Lemieux
Jean-Claude Guay

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



Bonjour à vous tous, membres du PNL.

Le vendredi 19 octobre plusieurs d'entre vous ont répondu à l'invitation au "Cocktail du Commodore" qui se voulait un cocktail dînatoire offert gratuitement aux membres actifs du Parc Nautique Lévy. Selon les dires de tous et chacun, l'événement s'est déroulé agréablement; la bonne humeur et la camaraderie en témoignaient. Il est certain que l'expérience commande de renouveler la formule. Pour ceux qui n'ont pas eu la possibilité d'y participer, je vous invite à lire ci-dessous l'allocution fantaisiste mais porteuse d'importants messages annonciateurs que j'ai présenté à l'assistance. L'objectif était d'agrémenter la soirée et de mettre en perspective la saison 2013 déjà en préparation.

Bienvenue à vous tous au cocktail du Commodore.

Merci d'être présent en si grand nombre...

Je me laisse tenter de ne pas vous dire n'importe quoi, bien que je vais vous entretenir sur divers sujets en plaisantant, d'une façon plus ou moins sérieuse, car on se réunit ici ce soir pour avoir du plaisir, se rencontrer, pour papoter, parler de nos voyages, excursions, raconter nos bons coups et si vous n'avez pas peur de rire de vous-même ou de faire rire de vous et osez mettre au grand jour vos mauvais coups, ceux que vous souhaitez garder secrets et pensiez avoir caché à nous tous. Je me garde de nommer qui que ce soit; même si j'en connais qui sont des «winners» dans le domaine de la gaffe et de l'incongruité. Vous pourrez venir raconter cela ici même devant tout le monde. La question qui se pose est : est-ce que ça pourra être instructif pour nous tous? Ou si vous êtes du genre brave, assez téméraire pour dénoncer les maladresses de vos voisins et amis de pontons... ce qui se fait assez souvent, en chuchotant à l'oreille, ne le dis pas à personne. Ça doit rester entre nous! Je vous dis, il y a des fois où l'on se croirait dans un téléroman de Fabienne Larouche. Tous ensemble au moins on pourrait en rire avec l'intéressé - ça ferait gentil de partager votre savoir acquis à partir des expériences d'autrui. De toute manière, ça finit toujours par se savoir et quelquefois la rumeur peut s'amplifier et vous éclabousser. Je préfère ne pas vous donner d'exemples, je vous laisse le loisir d'en trouver vous-

même. Pour ma part, je peux vous dire qu'en observant nos membres réagir, fonctionner, festoyer, effectuer la sortie de l'eau de leur bateau, mon imagination se met en branle et je me dis qu'il y a sujet à écrire un livre d'au moins mille pages que j'intitulerais "Frasques et fantaisies au PNL". Il faudrait peut-être voter un petit budget pour immortaliser les activités et gestes de nos membres ou bien investir temps et \$\$ afin d'enregistrer en HD "Le Festival du rire des marins d'eau douce" ou "Mieux vaut en rire que pleurer"...

Tantôt je vous disais merci d'être venu en si grand nombre prendre un verre et festoyer avec nous, mais en même temps que je vous parlais, je calculais et je réalisais que vous êtes approximativement 65 membres venu ici nous rencontrer sur une possibilité de 260 membres actifs et d'une douzaine de visiteurs saisonniers. Donc je souhaite aussi la bienvenue aux membres associés, conjoints, conjointes et conductrices désignées.

Je reconnais déjà l'aspect positif de ce cocktail car, je vois ici ce soir de la diversité; i.e. de nouveaux plaisanciers qui sont venus se joindre à nous en tant que membres actifs ainsi que de vieux membres encore actifs. Ces derniers mots font sourire quelques dames; il ne faut pas laisser aller votre imaginaire, mais bien comprendre ici que je veux dire vieux en ancienneté et non en âge. Mais étant toujours réaliste, je vous dirais que ça va de soi; on ne peut pas être un membre qui ait adhéré au moment de la création du PNL ou seulement quelques années plus tard et être encore un jeunot ou une petite poulette. Je ne dis pas cela pour crever votre bulle, pour vous faire renoncer à vos idées de jeunesse ou vous empêcher de faire vos jeunes. Mais c'est tout simplement que je connais des membres ici qui auraient de la misère à me dire à quel âge ils ont adhéré au PNL. C'est pourtant plus simple de trouver l'âge que vous aviez lorsque le premier bateau est entré au PNL, que de trouver quel âge vous aviez lorsque vous même êtes devenu membre. Vous soustrayez tout simplement 28 années à votre âge et vous obtiendrez la réponse. Bon, bon, si vous avez de la peine à faire la soustraction, dites vous que l'entité de votre marina est Parc Nautique 1984 inc. Oui! PNL existe depuis 28 ans et c'est moi qui, lorsque j'étais plus jeune, fut le premier à franchir l'entrée de notre marina, le premier à s'amarre aux pontons, j'étais le

LE MOT DU COMMODORE - suite

3^e membre officiellement enregistré et ils m'avaient attribué le dernier ponton sur le B à l'entrée : le B52. C'était une entrée en matière, les temps ont bien changés.

Je vous dis qu'au PNL tous les membres sont importants, il y en a qui ne se font pas oublier, il y a ceux qui alimentent l'histoire du PNL et il y a les autres; les membres sans histoires ou plutôt qui ne font pas d'histoires. Ça doit être ça la diversité dont je faisais mention plus tôt... Finalement on peut affirmer que la réputation du PNL dépend de la qualité de ses membres et de ce qui s'y passe. De plus votre CA et le personnel travaillent sans cesse afin d'améliorer les deux autres aspects qui sont les installations et le fonctionnement... Encore une fois sans vouloir vous embêter avec les statistiques, je peux vous dire qu'ici vous avez tous un numéro et que le dernier membre actif inscrit porte le numéro 635. En 2010 nous avions eu 42 nouveaux membres, en 2011 nous en avions eu 30 et cette année nous en aurons 25, ce qui revient à dire qu'ils représentent le tiers des utilisateurs. Tout me porte à affirmer haut et fort qu'au rythme où les choses se passent et si la tendance se maintient, d'ici quelques années, les groupes tels que les anciens membres qui tentent inconsciemment et inutilement de protéger leur acquis en agissant comme le fait le mâle dominateur d'une meute qui marque son territoire, deviendront tôt ou tard inévitablement en minorité. Moi je qualifie cela d'évolution naturelle, car plusieurs sont d'avis que le membre type du PNL est lui aussi une espèce domestiquée possédant une intelligence supérieure, il est enjoué, possessif et demandant de surcroît. Mais on l'aime comme il est, toujours en évolution lente et constante, prêt à subir les changements de mentalité qui lui seront proposés d'ici peu, cela étant devenu nécessaire suite à la croissance constante du PNL et des besoins que celle-ci engendre.



Voilà, tout ça nous fait grandir et réaliser que le PNL doit gagner en maturité, cela nous oblige à se renouveler, à apprendre et à oser faire autrement certaines choses. Je vous invite fortement à prendre connaissance des communications que nous vous ferons parvenir au cours des mois à venir, où nous vous ferons part des nouvelles exigences, des améliorations et changements qui doivent être apportés à notre fonctionnement. Nous remplacerons la phrase toute faite «Excusez-nous, le progrès ça dérange! » que vous avez souvent eu l'occasion de lire ou entendre par "Le changement nous arrange!" qui deviendra une réalité et ce afin de continuer à faire de Parc Nautique Lévy un milieu de choix...

En terminant je vous souhaite un bon cocktail, laissez-vous sustenter par les bouchées qui vous seront offertes et dites-vous que la modération a bien meilleur goût...





Georges Leblanc

ASSURANCE POUR EMBARCATIONS DE PLAISANCE

PROGRAMME D'ASSURANCE
Global Nautik

PAR **LUSSIER**
CABINET D'ASSURANCES

www.globalnautik.com

1 877 320.BATO(2286)

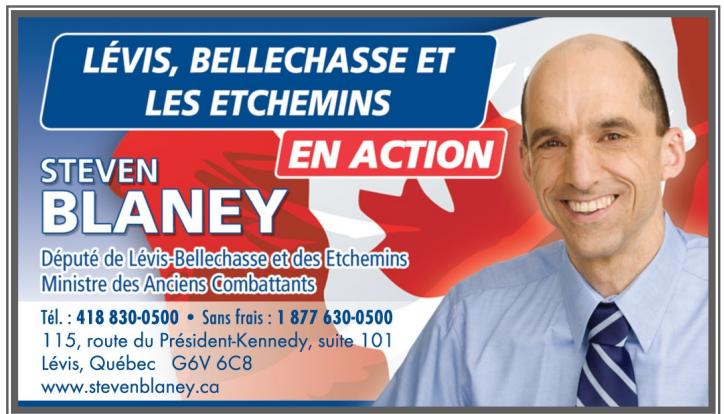


**LÉVIS, BELLECHASSE ET
LES ETCHEMINS**

STEVEN BLANEY **EN ACTION**

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

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



COCKTAIL DU COMMODORE – CLÔTURE DE LA SAISON 2012

Méli mélo de photos...

Vous avez été nombreux à avoir accepté mon invitation à vous joindre à un cocktail pour souligner la fin de la saison de navigation 2012. C'est avec grand plaisir que mon équipe et moi-même vous avons accueillis et c'est avec autant de reconnaissance que nous vous remercions de votre présence. Recevez chacun l'expression de notre bonheur de vous revoir.

À l'an prochain



Toutes ces photos ont été prises par notre ex-commendre, M. Jean-Luc Lemieux. Merci

par Jean-Luc Lemieux

Hamburg Express, le dernier né de la flotte.

Cornelia Behrendt – cette dame n'est pas native de la Beauce – a cassé la traditionnelle bouteille de Champagne sur la coque du Hamburg Express, le dernier né de la compagnie Hapag-Lloyd battant pavillon allemand. Au moment où ces lignes sont écrites, ce porte-conteneurs est le plus gros de la flotte avec une capacité de 13,169 TEU.

La cérémonie s'est déroulée dans le Port de Hambourg en présence de plusieurs invités. Le navire effectuera le trajet connu sous l'appellation internationale de « circuit #4 ». Ce trajet relie les ports de Hambourg, Rotterdam, Singapour, Yantian et Shanghai avec les escales de retour de Yantian, Singapour et de Southampton.

Actuellement, à l'échelle mondiale, près de 36 millions de containers (TEU de 20 pieds) transitent annuellement sur les océans et l'on prévoit que ce nombre augmentera à 158 millions en 2016. De ce nombre entre 5,000 et 10,000 sont perdus annuellement lors de tempête ou de naufrages bien que ces derniers soient rarissimes.

La compagnie a passé une commande de neuf autres navires similaire au Hamburg Express auprès de la Compagnie Hyundai Heavy Industries dont le principal chantier maritime est localisé à Ulsan en Corée du Sud.

Les principales caractéristiques du navire sont les suivantes* :

Port d'enregistrement : Hambourg.

Pavillon : Allemand.

Classification : Germanischer Lloyd.

Équipage : 24 personnes incluant les officiers et les marins.

Capacité d'embarquement : 13,169 containers de 20 pieds disposés en 19 rangées et répartis sur des colonnes de 20 unités.

Prises d'alimentation pour containers réfrigérés : 800.

Longueur hors tout: 366m.

Largeur : 48m.

Tirant d'air : 66m.

Poids en lourd : 142,092 tonnes métriques.

Tirant d'eau : 15,5m.

Moteur principal : MAN Diesel Turbo de 11 cylindres de

classe économique, avec contrôle électronique des émissions polluantes, développant 52,447 KW (70,304 HP). Moteurs auxiliaires : 4 totalisant 13,700 KW.

Générateuse couplée à l'arbre d'hélice : 4500 KW.

Vitesse maximale et autonomie : 23,6 kn X 30,400mn (1,5 le tour de la terre à l'équateur).

*Source : Hapag-Lloyd, Hambourg.



Source :HHLA

La flotte mondiale des porte-conteneurs

Selon les plus récentes données, janvier 2011, on dénombrait 4850 porte-conteneurs sur les mers du monde ayant une capacité de transport de 14 282 000 containers.

Cependant, soixante-dix pour cent des navires dénombrés pouvaient embarquer moins de 4 000 unités de 20 pieds.

Par contre, la course au gigantisme est relancée avec la mise en chantier de navires pouvant embarquer 18 000 containers. Plusieurs de ces navires seront opérationnels à la fin de 2013.

Les principales raisons de la construction de ces monstres sont les gains environnementaux et des économies d'échelles.

Alerte à la Carpe asiatique

Malgré l'installation de barrières électrifiées, des Carpes asiatiques ont été retrouvées dans la Rivière Illinois. Il faut rappeler que ce cours d'eau relie le Fleuve Mississippi au Grand Lac Michigan.

Ce poisson, importé d'Asie comme le mentionne son nom, constitue un véritable danger pour tous les cours d'eau

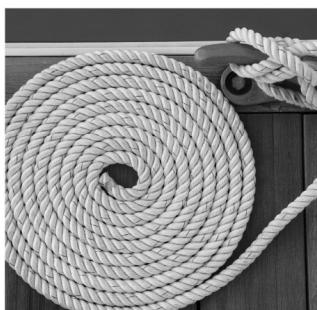


Par son dynamisme et ses nombreux équipements récréatifs, dont le parc nautique, Lévis a assurément le vent dans les voiles !

Centre de service
à la clientèle

418 839-2002

www.ville.levis.qc.ca



d'Amérique du Nord et surtout les Grands lacs américains et canadiens.

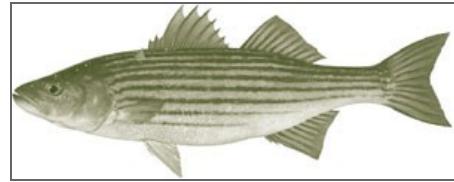
On ne lui connaît pas d'ennemi naturel et son taux de reproduction est prolifique. Cette carpe peut atteindre plus de un mètre en longueur en quelques années. Sa présence signifie automatiquement la disparition des toutes les espèces indigènes d'un cours d'eau donné.

Troop Island échappe au développement immobilier.

Troop Island est une île située à proximité de la Ville d'Halifax. D'une superficie de onze hectares, cette entité géographique qui abrite une forêt acadienne millénaire est devenue la propriété de la Nova Scotia Nature Trust ce qui la protégera du développement immobilier. Cependant, elle pourra être accessible au grand public selon des conditions qui restent à être déterminées.

Retour du bar rayé ?

En 2002, approximativement 28 millions de larves de bars rayés, de 2 à 4 mm, ont été introduites dans le fleuve Saint-Laurent dans le cadre d'un programme visant le retour de ce poisson.



Récemment une frayère a été découverte à la hauteur de Montmagny. On peut se permettre de rêver du retour de ce poisson combatif.

Les recherches se poursuivent.

Entre temps, toute capture de cette espèce doit être remise immédiatement à la mer.



Assurance de Bateau

**Assurance Automobile,
Habitation, Commerciale**



CABINET DE
SERVICES FINANCIERS

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



AGENCE DE PÉTROLIERS OCÉANIQUES LIMITÉE

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

LA PETITE HISTOIRE DU CHANTIER A.C. DAVIE, partie 2

Cet article aurait dû paraître dans le journal de septembre 2012

Nous vous présentons donc les 2 dernières parties dans ce même numéro

Travailler dans un chantier maritime

À ce moment-là les gens étaient habitués de travailler ... Un gars qui aurait dit au contremaître «Ha ben là c'est trop fort, trop dur pour moi», il lui aurait dit «va t'en chez vous, on n'a pas besoin de toi.» C'était le règlement à ce moment-là, la loi non écrite. Ladrière Samson, commis, comptable, puis gérant.

Les conditions de travail

Au 19e siècle, l'industrie de construction navale est caractérisée par le travail saisonnier. La production n'est pas régulière, la plupart des navires étant mis en chantier durant les mois d'hiver, entre novembre et mai, parce que la main d'œuvre est davantage disponible et bon marché à ce moment. On estime entre 1 100 et 4 600, selon les années et les saisons, le nombre d'ouvriers travaillant dans les chantiers du port de Québec entre 1825 et 1850.

Le domaine est tout de même une source d'emploi essentielle dans la région puisque selon le recensement de 1851, les chantiers navals de Pointe-Lévy emploient 65% des ouvriers, sans compter les journaliers. Malgré tout, durant les premières années, les travailleurs semblent satisfaits de leurs conditions de travail. Toutefois, cette situation change vers la fin du 19e siècle; ces années sont marquées par les premières grèves dans les chantiers navals. Les conflits sont toutefois de courte durée, puisque les ouvriers souffrent de conditions de vie difficiles et font face à des patrons intractables.

Le capitaine Joseph-Elzéar Bernier témoigne vers 1875 : *Presque tout le travail se faisait à l'extérieur, même lors des froids les plus impitoyables. Les heures de travail allaient de sept heures à midi, puis de une heure à six heures, dix heures par jour, onze durant l'été, samedi compris.*

En plus de faire un travail exigeant, les ouvriers des chantiers à cette époque sont exposés à des risques élevés d'accidents dus aux conditions artisanales de leur milieu de travail. Quelques cas sont d'ailleurs constatés au chantier Davie de Lévis par les inspecteurs des établissements industriels. De plus, la Société bienveillante des ouvriers de navires témoigne de cette réalité par des



bannières contenant des inscriptions telles que «Nous secourons nos infirmes – Nous enterrons nos morts».



Le chantier Davie de Lévis connaît des hauts et des bas ponctués de quelques grèves à l'approche du 20e siècle. Jusque dans les années 1950, les ouvriers du chantier travaillent avec très peu d'équipements, toujours à l'extérieur, même sous la pluie et par grands froids. Par la suite, bien que les conditions de travail s'améliorent, notamment avec l'achat de nouveaux équipements et la construction d'un atelier de construction en 1955, les tâches liées à la construction et à la réparation de navires restent difficiles.

On travaillait l'hiver dehors. Dans la forge, on n'avait pas de chauffage. Dans la shed en bas, on n'avait pas de chauffage. On travaillait au froid. Les goélettes, on réparait ça dehors au froid. Quand ça avait pas d'allure, des journées qu'on travaillait pas, des grosses tempêtes ou bedon des froids à n'en plus finir. Dans ma forge, je chauffais des retailles pour me réchauffer. (Maurice Thibault, 2008)

Les heures et le salaire

Tout comme les conditions de travail, les heures et les salaires évoluent tout au long de l'existence du chantier. Durant la 2e moitié du 19e siècle, la semaine normale de travail est de 60 heures, à raison de 10 heures par jour, six jours par semaine. Toutefois, plusieurs travaillent beaucoup plus; la loi des manufactures limite en 1885 le



LA PETITE HISTOIRE DU CHANTIER A.C. DAVIE, partie 2 - suite

travail des hommes à 72 ½ heures et le travail des femmes et enfants à 60 heures.

À ce moment, les salaires sont très faibles et vont jusqu'à diminuer au cours des années 1840. Par exemple, les journaux de la région rapportent en 1844 que les charpentiers peuvent gagner 40 sous par jours, ce qui correspond à l'époque au prix d'un pain de six livres. La situation reste similaire quelques décennies plus tard. En effet, vers la fin du 19e et le début du 20e siècle, on constate le déclenchement de grèves dans les chantiers de la région notamment en 1867, 1894, 1911 et 1918, ce qui laisse croire à des situations difficiles. Par exemple, des ouvriers se battent pour passer de 1,00 \$ à 1,25 \$ par jour en 1867, et pour passer de 1,25 \$ à 1,50 \$ par jour en 1894.

Au fil du 20e siècle, on assiste toutefois à une amélioration lente, mais continue en ce qui a trait à la semaine normale de travail. En effet, depuis 1940, la Loi du salaire minimum prévoit trois semaines de travail possibles, 48, 54 et 60 heures, puis elle est réduite à 44 heures en 1980 avec la Loi sur les normes du travail, toujours sans compter les heures supplémentaires. Toutefois, les semaines de travail varient toujours beaucoup selon les contrats et les saisons. Le chantier doit faire des mises à pied temporaires, selon l'ancienneté, entre les contrats, mais lorsqu'il y a du travail, les heures supplémentaires sont chose régulière.

Les gens à ce moment-là ne prenaient pas de vacances l'été, parce que l'hiver souvent, quand il n'y avait pas de travail, les gens étaient en chômage alors ils profitaient de tout le temps de travail possible parce que quand on avait pu de contrat, ou on n'avait pas de réparation il y avait des mises à pied. Alors, on gardait juste une équipe minimum, puis on rappelait à mesure les gens au besoin. (Ladrière Samson, 2000)

Par contre, l'évolution des conditions salariales suit un parcours beaucoup moins



linéaire directement lié aux conditions économiques. En effet, les salaires qui avaient augmenté au début du 20e siècle chutent d'en moyenne 40% au Canada durant la crise économique de 1929-39, compensée en partie par la chute des prix. Par exemple, le salaire horaire d'un charpentier de Montréal passe de 0,83\$ en 1929 à 0,45\$ en 1933. Le journalier, quant à lui, reçoit 0,38\$ en 1929, mais seulement 0,25\$ quatre ans plus tard. Toutefois, les salaires remontent avec l'arrivée de la Deuxième Guerre mondiale. Les améliorations se feront ainsi lentement jusqu'en 1960, où les conditions de travail et les salaires augmentent beaucoup plus rapidement.

L'arrivée de l'«union»

Les gars de Lévis pensaient qu'on était plus en opposition de ça, on n'était pas en opposition du bon sens, puis d'être payés plus cher ... Démétrius Bluteau, ouvrier au chantier A.C. Davie.

Ailleurs dans les milieux ouvriers

Le monde du travail change et le syndicalisme prend son essor au début du 20e siècle. En 1921, environ 14% des travailleurs non agricoles sont syndiqués. Toutefois, une régression du mouvement dans les décennies suivantes, suivie d'un essor pendant la Seconde Guerre mondiale, fait en sorte qu'au milieu des années 1940, seulement le quart des travailleurs sont syndiqués.

Depuis la fin du 19e siècle, les travailleurs des chantiers de la région de Lévis déclenchent des grèves dont la revendication la plus courante est l'augmentation des salaires. Au cours du 20e siècle, des syndicats industriels s'organisent à Lévis. Par exemple, à la Davie Shipbuilding & Repairing Co. Ltd de Lauzon

les ouvriers changent d'allégeance syndicale en 1949 pour contrer l'attitude autocratique de certains contremaîtres, une situation typique dans les grandes industries de l'époque.

École de voile
Formation Nautique Québec
Parc Nautique Lévy
Stages croisières
Initiation
Élémentaire
Intermédiaire
Navigation côtière
Avancé
TOUS nos cours sont encadrés par des moniteurs certifiés
www.formationnautiquequebec.com • 418-683-8815

Au chantier A.C. Davie

Vers 1960, les employés du chantier rejoignent les 30% des travailleurs du Québec alors syndiqués. Toutefois, contrairement à ce qui s'est vu dans d'autres entreprises, la mise en place de l'organisation se fait relativement facilement.

L'arrivée du syndicat entraîne de nombreux changements. Par exemple, les travailleurs ont droit à plus de congés, les salaires augmentent et le travail est davantage réglementé. Toutefois, certaines traditions, telles que le prêt d'argent et les cadeaux donnés par l'entreprise aux travailleurs à Noël, disparaissent. En effet, bien que l'instauration du syndicat n'entraîne pas de conflit majeur, les relations entre employeur et employés changent.

Gens de métier

Il y avait des charpentiers, des calfats, il y avait l'acier ... les forgerons, tout ce qui regardait la forge et le fer. Il y avait des journaliers, beaucoup de journaliers ... Ladrière Samson, commis, comptable, puis gérant.



Les employés de bureau

Les activités du chantier demandent l'emploi d'un certain nombre d'employés de bureau. Dans les premières années, la famille Davie s'occupe seule des tâches administratives, mais le chantier grandissant, de la main-d'œuvre supplémentaire devient nécessaire. Ainsi, le chantier emploie au fil des années des comptables, dessinateurs, commis, et secrétaires. Ces derniers ont des tâches variées telles que gérer l'embauche des ouvriers, préparer des soumissions pour des contrats et préparer les payes des employés.

L'ensemble des employés de bureau du chantier est installé au soubassement de la maison familiale Davie, située en face des installations industrielles. Ainsi, au fur et à mesure que l'équipe s'agrandit, les pièces sont réorganisées pour aménager de nouveaux bureaux.



Les ouvriers

La seconde moitié du 19e siècle voit l'émergence d'une nouvelle classe sociale, les ouvriers, qui remplace peu à peu les artisans. Les tâches se morcellent et se mécanisent. Le domaine de la construction et de la réparation navale nécessite l'emploi d'un nombre important d'ouvriers spécialisés ayant des métiers variés. On retrouve ainsi, entre autres, des charpentiers, forgerons, calfats, bordeurs, scaphandriers, traceurs, mécaniciens, électriciens, et ainsi de suite.

Dans un chantier de petite taille tel que le chantier A.C. Davie, les ouvriers embauchés sont ceux qui possèdent une connaissance poussée d'un métier qui demande des compétences spécifiques et ceux qui sont aptes à faire plusieurs tâches variées.

Les journaliers

En plus des ouvriers qualifiés, on fait appel à un certain nombre de journaliers. On les emploie comme manœuvre, c'est-à-dire qu'ils effectuent les travaux manuels ne nécessitant pas de connaissances techniques particulières.

Par exemple, dans les premières années d'existence du chantier, on embauche des Amérindiens pour actionner le treuil servant à hisser les navires hors de l'eau. Par la suite, des journaliers de Lévis viennent faire des tâches telles que l'installation des échafaudages et la peinture.

Beaucoup plus tard, après l'instauration du syndicat vers 1960, le travail des ouvriers et journaliers est réglementé;

les ouvriers spécialisés ne peuvent faire les tâches réservées aux manœuvre.

Suite à la page 14 pour la 3e et dernière partie.



NOËL D'AUTREFOIS

par Jean-Luc Lemieux

Les années passent et ne se ressemblent pas. Cependant la fête de Noël retient toujours l'attention et les souvenirs s'accumulent.

Je me rappelle que dans ma famille on commençait à penser à Noël quand nous recevions les catalogues des grands magasins de Montréal. Nous étions jeunes et les trains électriques des compagnies Lionel et American Flyer retenaient tout particulièrement notre attention.

Quant à mes sœurs, elles s'intéressaient à la lingerie des poupées et à leurs résidences en carton.

Sur le plan religieux, le temps de l'Avent était une période propice à la réflexion et dans plusieurs paroisses se tenait une retraite dite paroissiale. Cependant, cette dernière n'avait pas l'importance de celle du Carême qui précédait la fête de Pâques.

À la fin de novembre, bien des voisins faisaient boucherie. Plusieurs ne voulaient pas garder un gros cochon tout l'hiver durant. Chez-nous, dans les jours qui précédaient la fête de l'Immaculée Conception, l'on tordait le cou à la dizaine de coqs que nous avions élevés au long de l'été. Annuellement, dès les premiers jours de mai, mon père achetait des poussins dont personne ne voulait au couvoir de Saint-Anselme à l'occasion de l'ouverture de la Route Lévis-Jackman ou « Route Trente-Sous » dans la portion de la Ville de Lévis. En effet, la route était fermée aux véhicules automobiles aux environs de la fête de la Sainte-Catherine et ce, jusque dans les derniers jours du mois d'avril, certaines années.

Les bestioles prêtes pour la cuisson étaient entreposées dans de très grosses jarres en grès qui étaient placées sur la galerie du deuxième étage. Une ou deux briques venaient doubler le poids du couvercle pour éviter toute tentative d'invasion de rongeurs malfaisants. Il faut rappeler que cette dite fête religieuse marquait l'ouverture des patinoires car, à Lévis, les arénas étaient inexistants.

À l'instar de nos voisins, nous avions une petite patinoire dans la cours de la maison familiale : environ 20 pieds par 10. Mon père avait percé un trou dans le solage de pierre



de la maison pour être en mesure d'y passer un boyau d'arrosage. La préparation de la surface glacée se faisait la nuit venue. La glace n'était pas d'excellente qualité mais nous étions heureux et l'on pouvait rêver aux « Maurice Richard » de l'époque.

Puis, le dimanche précédent la fête de Noël, nous nous lancions à la recherche d'un sapin, parfois d'un pin, que nous plantions dans une chaudière remplie de sable ou de gravier sans oublier d'y ajouter quelques tasses d'eau. La tasse d'eau de cuisine, en aluminium, avait une capacité de deux à trois litres d'eau et était un produit des industries l'Hoïr dont les installations étaient à proximité du site de l'actuelle marina. Ce type de récipient était d'une grande utilité pour les ménagères et servait surtout à remplir le « boiler » du poêle Bélanger. Cette marque de cuisinière rivalisait avec les poêles de marque l'Islet.

L'arbre était dressé et décoré dans les heures qui précédaient la fête de la Nativité.

Notre curiosité était sans borne et des recherches étaient effectuées pour localiser les cadeaux de Noël.

Le 24 décembre était une journée fébrile. La dinde était fourrée et mise au fourneau. Les pommes de terre avaient été pelées le matin même, les échalotes, les atocas, les cornichons, les betteraves, les beignes et la bûche de Noël étaient gardés dans le garde-manger du hangar.

Vers 1800, nous étions au lit, car la nuit s'annonçait longue avec les trois messes de la nuit – Messe de Minuit, de



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

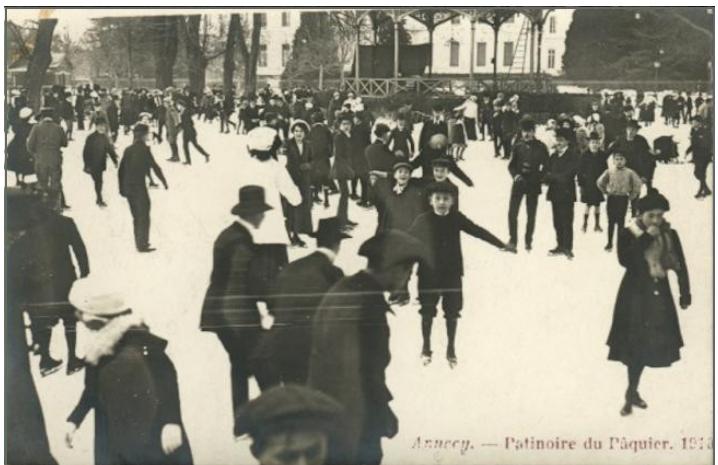
¹Le planificateur financier et représentant en épargne collective agit pour Desjardins Cabinet de services financiers inc.

l'Aurore et du Jour - et le réveillon. Dès 2300, nous étions debout et prêts à partir pour l'église qui était à une centaine de mètres de notre résidence. Au sortir de la maison, années après années, des obstacles se dressaient sur notre chemin. En effet, plusieurs chevaux étaient attachés au poteau électrique en face de l'entrée de la maison. Pour ma mère, les chevaux n'étaient pas les bienvenus. Une année, pendant le réveillon, l'un de mes oncles qui avaient pris quelques rasades de gros gin De Kuyper, détacha un cheval de son poteau, ouvrit la porte de la maison et amena la bête effarouchée dans la cuisine. Heureusement que dans la cuisine l'on retrouvait une porte donnant sur la cour arrière. Ma mère Émérentine criait... au meurtre. Avant de sortir, la bête se mérita quelques bonnes pommes McIntosh. Pendant plusieurs années, des empreintes de sabots furent visibles sur le prélat du corridor. Heureusement, le propriétaire du cheval n'en sut jamais rien.

Nous regagnions le lit vers les 0500 du matin heureux des étrennes que nous avions reçues mais un peu déçus de ne pas avoir rencontré le père Noël. Il allait toujours chez les voisins et jamais chez-nous.



À toutes et tous, un très joyeux Noël !



RÉFLEXION SUR LE PÈRE NOËL

Bien des pages ont été couvertes d'encre pour écrire l'histoire du Père Noël...

C'est une histoire qui, malgré quelques différences selon le pays (mœurs obligent), a survécue à bien des décennies!

On connaît l'essence de cette légende d'un homme du Nord qui revient années après années porter des cadeaux aux enfants sages. Et nous, adultes, sommes convaincus qu'il s'agit bien là d'une « *histoire pour enfants* », sans plus.

Mais, qu'en est-il vraiment ?

Au fond, n'aimerions-nous pas que ce mythe découle d'une véritable aventure que notre enfance a imaginée, a rêvé voir se matérialiser? Et tenant à cette rêverie; serait-il possible de la rendre réelle à nos yeux, à nos coeurs? Recréer cet atmosphère de magie qu'elle laisse planer... Vous voyez! le seul fait d'y songer nous transporte dans cet univers... Ce pourrait être simple, non?

Je me plaît à croire qu'en échange de ces précieuses petites boîtes joliment emballées déposées au pied du sapin bien décoré, nous récoltons des étincelles de bonheur comme celles que les enfants qui croient encore au Père Noël peuvent offrir.

Je me plaît encore plus à imaginer que ce même Père Noël rapporte ces étincelles dans le firmament pour faire briller le ciel des plus belles étoiles...

Peut-être devrions-nous tenter l'expérience! Au lendemain de Noël, sortons regarder le ciel, le soir venu, et laissons-nous surprendre par la grandeur de ce nouvel univers devenu, soudainement, plus brillant.

Scintillantes parcelles de bonheur accrochée dans cet univers rempli de millions d'années d'histoires, on y rêve encore, on y rêvera aussi longtemps que l'on gardera libre l'enfant qui nous habite toujours.

fc



merrill allard Produits pétroliers 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.merrillallard.com

info@merrillallard.com



MARCEL LEBLANC & FILS INC.

Entrepreneurs en plomberie et chauffage
Industriel, Commercial et Résidentiel

1400, Des Riveurs
Lévis, Québec, G6V 0A8

Tél.: 418-837-7969

Fax: 418-837-7243

marcel-leblanc@bellnet.ca

LA PETITE HISTOIRE DU CHANTIER A.C. DAVIE, partie 3

UNE GRANDE FAMILLE

La famille Davie

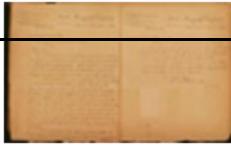
La famille Davie, ce n'était pas du monde fier et c'était du monde qui travaillait très fort. Puis c'était une famille de famille. Le soir, la table était toujours couverte de la bonne nourriture et ils étaient tous alentour de la table. Fleur Garneau Whitworth, petite-nièce d'Allison Cufaude Davie.

La famille Davie est à l'origine de trois chantiers navals à Lévis et est active dans le domaine durant un peu plus de 120 ans, entre 1825 et 1951. Durant cette période, ces constructeurs voient leur réputation s'accroître non seulement auprès de leurs pairs du domaine maritime, mais également auprès de leurs travailleurs et de leur communauté.

Leurs relations avec leurs clients, leurs partenaires et la communauté

Les chantiers Davie acquièrent au fil des années une importante réputation au sein de la communauté de constructeurs navals du Canada. Plus particulièrement, c'est du temps de George Taylor Davie que l'entreprise prend réellement de l'ampleur. Ce dernier construit un deuxième chantier naval et devient une autorité dans le domaine du sauvetage de navires. D'ailleurs, son fils, George Duncan Davie reçoit en 1901 une lettre de remerciement de la Quebec Steamship Company Ltd pour le sauvetage du CAMPANA.

Québec, 4 décembre 1901



Monsieur George D. Davie
À : George T. Davie & SonsLévis

Cher Monsieur,

C'est avec grand plaisir que je vous communique une résolution prise par les Directeurs lors de leur réunion de cet après-midi — bien qu'il soit fort regrettable que la négligence de nos ingénieurs ait forcé votre intervention.

La résolution va comme suit : « Il fut convenu à l'unanimité que la gratitude du Conseil ainsi que ses sincères remerciements sont dus et sont par la présente transmis à George D. Davie pour sa diligence et son courage à quatre heures le matin le 24 novembre dernier lorsqu'il ferma, avec l'aide du contremaître Philip Duclos, alors que l'eau glaciale se déversait sur eux, la valve d'injection principale tribord du SS "Campana", laquelle avait été laissé ouverte par les ingénieurs du navire, prévenant ainsi le renversement du SS "Campana" dans le bassin; et que 50 \$ soient présentés à M. George D. Davie de la manière qui lui plaira. »

Permettez-moi aussi de me joindre au Conseil pour vous remercier pour votre acte courageux, en espérant qu'aucun mal n'a résulté de vous être jeté dans l'eau froide.

Je serai heureux de vous voir à votre retour d'Halifax pour apprendre de quelle manière vous souhaitez que le vote des Directeurs soit exécuté.

Je vous prie d'accepter mes salutations distinguées,

(signature)
Secrétaire.



Au cours de sa carrière, George Duncan Davie acquiert à son tour la reconnaissance de ses pairs. Plus particulièrement, il est réputé dans le port de Québec pour ses compétences et sa connaissance du fleuve. On lui demande ainsi de diriger les remorqueurs transportant la travée centrale du pont de Québec en 1916 et en 1917, une opération délicate. Plus tard, il occupe la place centrale d'une page tirée d'un dépliant publicitaire de la firme German & Milne, produit dans les années 1930, présentant les personnalités de la construction navale canadienne. Sur la même page, on retrouve également son fils Charles Davie, ainsi que deux de ses employés du chantier de Lauzon, Alex Campbell et David Craig. Le nom de Davie est également reconnu dans l'ensemble de la communauté de Lévis au 19e siècle. Des articles dans les journaux locaux font régulièrement état des nouvelles concernant leurs chantiers, mais la famille s'implique également dans d'autres domaines. Plus particulièrement, George Taylor Davie est connu comme un pilier de la société de la ville de Lévis, s'intéressant au progrès de cette dernière. En effet, il représente le quartier de Lauzon au conseil municipal de Lévis à trois reprises entre 1861 et 1889. De plus, il fait entre autres partie du conseil d'administration de la Quebec & Levis Ferry Company Ltd et de la Chinic Hardware Company Ltd.

LA PETITE HISTOIRE DU CHANTIER A.C. DAVIE, partie 3 - suite



Leurs relations avec les travailleurs Les anecdotes concernant les relations entre les constructeurs Davie et leurs travailleurs sont multiples, et dans tous les cas, on y constate la considération des premiers pour les seconds et le respect des ouvriers envers leur employeur qui en résulte.

Par exemple, George Duncan Davie a à cœur le bien-être de ses travailleurs et y contribue régulièrement, parfois anonymement. Ainsi, il prête sa voiture avec chauffeur aux employés et à leur famille et, sans obligation, il engage des personnes handicapées pour qui il organise le transport gratuit au chantier tous les jours. Comme c'est le cas pour les autres constructeurs de la famille, les témoignages de respect abondent lors de son décès en 1937. D'ailleurs, son fils Charles Davie poursuit dans la même veine et son chantier, le troisième de la famille Davie, se particularise par la loyauté de ses travailleurs, qui sont particulièrement affectés par sa mort subite en décembre 1945. En effet, plusieurs sont des amis d'enfance.

Allison Cufaude Davie, bien que moins connu dans le domaine maritime que son père ou son frère, est respecté par ses travailleurs du chantier de Lévis. On reconnaît son honnêteté, sa considération pour les ouvriers et sa loyauté envers famille et amis. De plus, comme le reste de la famille, il n'hésite pas à travailler au chantier lorsque nécessaire.

Paul Gourdeau raconte à son sujet : *Je suivais mes cours à la Faculté de Commerce. J'essayais de mettre en pratique ce qu'on nous enseignait. Alors, je me suis dit, c'est la fête de la Reine Victoria, on va fermer le chantier. Une vingtaine d'employés à tant par jour, il y aurait moins de perte à la fin du mois. M. Davie était parti en voyage. En revenant, M. Davie me dit : «Comment ça se fait que tu as fermé le chantier?». J'ai dit, «c'était une fête et on n'a pas d'ouvrage», mais il m'a dit, «je suis bien d'accord avec ce que tu dis, mais as-tu pensé aux ouvriers? Par ta faute ils n'auront pas leur rosbif sur la table la semaine prochaine». C'est comme ça qu'il était. Je lui ai dit «vous me donnez une bonne leçon», et je me suis toujours souvenu de ça*

Les travailleurs *À n'en parler, je me rends compte qu'on faisait partie de tout ça. Moi j'avais jamais travaillé, mes frères ont travaillé un peu plus vieux, mais j'ai comme l'impression que je faisais partie de la gagne du chantier.* Jacques Tremblay, fils de Michel Tremblay, contremaître et charpentier de navires.

Entre 1850 et 1930, période suivant l'émergence de la classe ouvrière, les travailleurs forment des liens et des solidarités assez forts. Ceux-ci favorisent la réalisation tant des fêtes que des grèves et de l'aide financière et alimentaire, et la création d'associations telle la Société bienveillante des ouvriers de navires issue des quartiers Bienville, Lauzon et Notre-Dame, ainsi que des chantiers Russel et Tibbits. Toutefois, plus le 20e siècle avance, plus les entreprises grossissent, ce qui rend plus difficiles le sentiment d'appartenance et la solidarité entre ouvriers. Le chantier A.C. Davie, par contre, conserve sa petite taille et son petit nombre d'employés, qui dépasse rarement la cinquantaine.

Les relations entre travailleurs Lorsque questionnés sur les relations entre travailleurs au chantier A.C. Davie, tous les témoins sont unanimes : c'était une grande famille. Entre autres, c'est le petit nombre de travailleurs qui permettait ce sentiment. L'équipe pouvait varier entre une équipe de base composée de 4 ou 5 employés pour l'entretien lorsqu'il n'y avait pas de contrats et une équipe d'un maximum d'environ 50 employés lorsqu'il n'y avait plus de travail. Plusieurs travaillant pour le même chantier pendant plusieurs années, tous apprenaient à se connaître, même s'ils ne se fréquentaient pas beaucoup hors des heures de travail. D'ailleurs, un grand nombre d'entre eux ont été embauchés dans les années 1950 avec le début des contrats de construction, et ont travaillé au chantier jusqu'à sa fermeture à la fin des années 1980. Encore aujourd'hui, vingt ans après la fermeture de l'entreprise, plusieurs d'entre eux entretiennent toujours des liens solides.

Malgré la bonne entente, les anciens travailleurs se souviennent d'une certaine rivalité entre les employés de l'Île-aux-Coudres et de Petite-Rivière-Saint-François. Lorsque les activités du chantier s'intensifient au début des années 1950, on ne trouve pas suffisamment de main d'œuvre dans la région de Lévis, donc on fait appel à des travailleurs de l'extérieur. Or ces deux municipalités de la région de Charlevoix ont une histoire marquée par la navigation et la construction navale, notamment la construction de goélettes. Le patrimoine maritime est donc très important pour les habitants de ces deux municipalités, et les travailleurs qui en sont originaires ont à cœur le fait de faire valoir leurs connaissances et compétences.



par André M. Benoît

Nous continuons et terminons ici le récit du Titanic - 3e partie

À 02h18, l'éclairage du « *Titanic* » s'éteint. L'eau atteint la cabine radio. Les communications sont coupées.

La proue s'est enfoncée sous l'eau, l'arrière s'est soulevé hors de l'eau, le célèbre paquebot se brise par le milieu.

La partie avant du bateau coule, la section arrière retombe à la surface de l'eau.

À 02h20, la section arrière, se remplissant d'eau rapidement, se redresse perpendiculairement à la mer et coule à son tour en quelques secondes.

Un grand nombre de passagers et membres d'équipage sont alors projetés à la mer.

Les dix-huit embarcations qui avaient eu le temps de s'éloigner ne sont pas incommodées par la succion.

La majorité des passagers à bord des embarcations, même là où il y a des sièges libres, refusent de revenir pour porter secours aux autres naufragés, de crainte de voir leurs chances de s'en tirer compromises par des mouvements de panique.

Malgré cela, parmi les naufragés à la surface de l'eau, cinq personnes ont été récupérées par la chaloupe #14 sous le commandement de l'officier Lowe et huit autres ont été accueillis à bord de la chaloupe #4 commandée par l'officier Perkins.

En moins d'une heure, tout est redevenu silencieux avec des centaines de corps vêtus d'un gilet de sauvetage flottant à la surface.

À 03h30, à bord du « *Californian* » Stone et Gibson aperçoivent à nouveau une autre fusée lancée d'un bateau du côté Sud : c'est le « *Carpathia* » qui signale sa venue prochaine pour rassurer les survivants. Cependant, ils ne font pas rapport au capitaine Stanley Lord.

À 04h00, arrivée du « *Carpathia* » sur les lieux de l'accident.

À la même heure, sur le « *Californian* », c'est le changement de quart. Le Premier officier Stewart prend la relève de l'officier Stone. Ce dernier l'informe des observations faites au cours des dernières heures. À l'aide de ses lunettes d'approche, Stewart aperçoit un navire à quatre mâts du côté Sud. Stone l'informe que c'est la première fois que ce navire est aperçu. C'est le « *Carpathia* ».

À 04h10, c'est le début des opérations de sauvetage; les passagers de la chaloupe #2 sont récupérés à bord du « *Carpathia* ». Elle ne contient que 18 personnes, dont le quatrième officier Joseph Boxhall.

À 04h30, l'officier Stewart réveille le capitaine Stanley Lord du « *Californian* » et discute avec lui des événements de la nuit. Il se doute que quelque chose de sérieux s'est passé. Aucune action particulière n'est déclenchée.

À 04h43, le premier officier Stewart du « *Californian* », déterminé à éclaircir le mystère, se rend à la chambre de l'opérateur radio Evans, l'informe à propos des fusées observées et lui demande de rétablir les communications radio auprès des navires dans les environs. Evans se rend à la salle des radios et obtient rapidement le déroulement des événements de la nuit.

À 06h00, après avoir redémarré ses bouilloires, le « *Californian* » est en route vers le site du naufrage du « *Titanic* ». Il doit naviguer lentement à travers un champ de glaces d'environ quatre milles et il y arrive à 07h30. Un autre navire le « *Mount Temple* » est sur les lieux. Le « *Carpathia* » est à environ 5 - 6 milles (11 km).

À 08h30, le « *Californian* » s'approche du « *Carpathia* » qui s'occupe de récupérer les passagers de la dernière chaloupe de sauvetage.

Toutes les chaloupes de sauvetage ont été récupérées dans un périmètre de 4 - 5 milles (9 km) l'une de l'autre.

■ La zone a été patrouillée jusque vers 10h45, mais aucun autre survivant n'a été retrouvé.

■ Au total, 706 survivants du « *Titanic* » ont été accueillis à bord du « *Carpathia* », soit 32% des 2,223 personnes à bord. Des 899 membres d'équipage, 214 ont survécu. Plusieurs passagers des chaloupes de sauvetage sont morts d'hypothermie sur les lieux du naufrage avant l'arrivée du « *Carpathia* ». En tout, il y a eu 1 517 pertes de vie. 1

1 Selon les différents auteurs, entre 1 490 et 1 520 personnes

■ Bruce Ismay, le président de la « *White Star Line* », a survécu (il était sur la dernière chaloupe « C »).

■ Le deuxième officier, Henry Lightoller et l'opérateur Marconi, Harold Bride, qui avaient sauté à la mer ont été récupérés par la chaloupe « B ». Les témoignages de ces derniers ont été très importants au cours des deux enquêtes qui ont suivi. Ont aussi survécu, les officiers et marins qui ont chacun pris en charge les dix-huit chaloupes de sauvetage.

■ À 10h50, le « *Carpathia* » fait route vers le Sud.

■ À 12h00, le nombre de survivants récupérés révèle que le « *Carpathia* » a presque doublé le nombre de ses passagers à bord.

Le capitaine Rostron du « *Carpathia* » choisit de revenir à New-York. La situation à bord est difficile. Plus de sept cents personnes ont subi un choc psychologique important. Plusieurs sont affaiblies, blessées ou malades. Tous sont sans vêtement ou presque. Les autres passagers qui sont à bord en route pour Gibraltar, démontrent une grande générosité à l'égard des naufragés. Une levée de fonds de 15,000\$ a même été organisée durant le voyage pour aider ceux qui arriveraient à New-York sans aucune ressource.

1912-4-18 Plus de soixante heures après le sauvetage, à 20h37, c'est l'arrivée à New-York du « *Carpathia* » et des survivants du « *Titanic* ».

Les enquêtes américaine et britannique ont souligné l'excellent travail du Capitaine Arthur Rostron et de son équipage.

Dans les jours qui ont suivi le naufrage du « *Titanic* », la « *White Star Line* » a nolisé quatre navires canadiens devant se rendre sur l'emplacement du naufrage afin d'assurer la récupération des corps et des autres débris. Ce sont : le « *MacKay-Bennett* », le « *Minia* », « *l'Algerine* » et un navire du gouvernement canadien le « *Montmagny* » qui était basé au Port d'Halifax. 2

2 Le « *Montmagny* », un navire baliseur de 222 pieds qui était affecté au Service de la Marine et des Pêcheries, avait été construit à Sorel en 1909. Sa mission première était le ravitaillement des stations de phares du Golfe du Saint-Laurent. Il a fait naufrage le 18 septembre 1914 dans le chenal de Beaujeu, près de l'Île-aux-Grues alors qu'il a été abordé par le « *Lingan* », un charbonnier en route vers Montréal.

1912-4-30 Retour au port d'Halifax du « *MacKay-Bennett* » avec à son bord le corps des 190 naufragés du « *Titanic* ».

■ En tout, 328 corps ont été récupérés, 209 ont été renvoyés à Halifax et 119 très déteriorés ont été inhumés en mer; 150 ont été inhumés dans les trois cimetières d'Halifax, principalement au « *Fairview Cemetery* »; les autres ont été renvoyés aux familles et 49 corps sont toujours non identifiés.

■ Les corps du capitaine Edward J. Smith, du chef officier Henry Wilde, du premier officier William Murdoch, de l'architecte naval Thomas Andrews et du chef opérateur Marconi John Philips n'ont jamais été retrouvés ou identifiés.

■ Le capitaine Smith a été vu pour la dernière fois, seul, à la timonerie de son navire.

■ Les montréalais Charles Melville Hayes, président du « *Grand Trunk Railway* » et Harry Markland Molson sont parmi les victimes.

Né à Montréal en 1856, Harry Markland Molson était l'arrière petit-fils de John Molson, fondateur de la dynastie, arrivée au Canada en 1786. Cette famille s'était distinguée dans de nombreux domaines, dont la navigation (à vapeur en particulier), la distillerie, la brasserie et la banque. Harry M. Molson oeuvra au sein de la Banque Molson et devint membre de son conseil d'administration après le décès, en 1897, de son oncle qui en avait été le président.

Harry Markland Molson était devenu, en 1890, membre à vie du St-Lawrence Yacht Club (devenu le Royal St-Lawrence Yacht-Club en 1894), dont il fut le commodore en 1900 et 1901.

Les enquêtes, britannique et américaine, n'ont pas blâmé le capitaine Smith malgré les faits suivants :

- Il Le capitaine Edward Smith était à l'époque le plus expérimenté au monde avec ses quarante années d'expérience.
- Il Durant le voyage, il avait reçu plusieurs messages lui indiquant la présence d'icebergs dans la région du parcours emprunté.
- Il Il a accepté de naviguer dans le doute, en prenant des risques, alors qu'il y avait de réelles probabilités de collision avec un iceberg.

Il n'a pas choisi de ralentir la vitesse du navire sous prétexte que les passagers avaient des familles qui les attendaient, des réservations d'hôtel confirmées et que la presse avait été convoquée lors de l'arrivée à New York de ce voyage historique du « *Titanic* ».

Le capitaine Stanley Lord du « *Californian* » a été blâmé lors des enquêtes pour sa conduite et plus particulièrement pour ne pas avoir réagi avec discernement et promptitude aux signaux de détresse du « *Titanic* ».

Janvier 2012

Un merci tout particulier à monsieur André M. Benoit pour cet article et donc sa participation à notre journal.

ERNEST BOUTIN INC.

eboutininc@videotron.ca

4, des Émeraudes
Lévis (Qc), G6W 6Y6

Tél.: 418 837-2900
Fax: 418 837-3096

www.ernestboutin.com

Grues Québec Lévis INC.
Propriétaire/Opérateur
Gerry & Guylaine Valcourt

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

grue@qc.aira.com

872-1.2.3.4

Boul. Hamel, Québec & de la Rive-Sud

À Noël, la lumière de décembre s'incline
 pour que celle des hommes s'illumine.
 Attrapons cette occasion que nous offre la nature
 de faire briller notre destinée...
 Que votre luminescence scintille de tous ses feux
Un Très Joyeux Noël

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



Le **NavicClub**

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

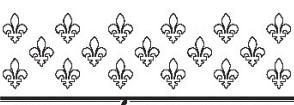
Réparation, entretien, fibre de verre, gelcoat
 Atelier mobile

Johanne Dorion
 Propriétaire

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



**De parole
 et d'action**


Gilles LEHOUILIER
 Votre député de Lévis



Bûche de Noël - 3 garnitures

La Bûche de Noël

Mmmmm, ce dessert traditionnel roulé qu'on aime orner d'attributs aux couleurs de Noël. On l'aime chocolatée, pralinée, vanillée et même alcoolisée ou glacée. Au cours des années, la bûche s'est imprégnée des traditions de nos foyers pour évoluer, à tel point que nous n'en connaissons plus la réelle origine. Chose certaine, elle est servie à Noël dans bon nombre de pays au grand plaisir des plus gourmands.

Nous nous en sommes donné à cœur joie pour trouver quelques recettes qui vous inciteront à vous sucer le bec à l'occasion de Noël.

Les Ingrediénts

La pâte

5 œufs

125 ml (1 c. thé) d'essence de vanille

180 ml (3/4 tasse) de farine

2,5 ml (1/2 c. à thé) de poudre à pâte

30 ml (2 c. à soupe) de beurre non salé, fondu

125 ml (1/2 tasse) de sucre

Et si on désire une pâte au chocolat, on ajoute 1/4 tasse de poudre de cacao

Les garnitures

La garniture choco-allemande

180 ml (3/4 tasse) de pacanes, hachées grossièrement

250 ml (1 tasse) de noix de coco, râpée

250 ml (1 tasse) de lait concentré sucré

3 jaunes d'œufs

75 ml (1/3 tasse) de beurre non salé, mou

5 ml (1 c. à thé) d'essence de vanille

Cacao

La garniture à la confiture et glaçage au choc' blanc

125 ml (1/2 tasse) de confiture de framboises ou de fraises

375 ml (1 1/2 tasse) de crème 35%

360 g (12 oz) de chocolat blanc, haché

La garniture Forêt Noire

Kirsch (facultatif)

250 ml (1 tasse) de crème 35%

30 ml (2 c. à thé) d'essence de vanille

120 g (4 oz) de chocolat mi-sucré, râpé

250 ml (1 tasse) de cerises griottes

Copeaux de chocolat, pour décorer

La Préparation

La pâte

1. Préchauffer le four à 180°C(350°F). Tapisser une plaque à pâtisserie de 38 x 25cm (15 x 10 po) de papier parchemin et la beurrer.

2. Dans un bol, fouetter les œufs au batteur électrique jusqu'à ce qu'ils soient mousseux. Ajouter le sucre et l'essence de vanille. Fouetter jusqu'à épaississement, environ 5 minutes.

3. Dans un bol, tamiser la farine et la poudre à pâte (et le cacao si on désire une pâte au chocolat). Incorporer délicatement au mélange précédent avec une spatule. Incorporer le beurre. Étaler sur la plaque. Cuire au centre du four env. 15 minutes ou jusqu'à ce qu'un cure-dents en ressorte propre.

4. À la sortie du four, renverser le gâteau sur un linge humide et enfariné, le rouler délicatement avec le linge et le laisser refroidir. Dérouler et tartiner avec la garniture choisie.

La garniture choco-allemande

1. Dans une poêle, griller pacanes et noix de coco. Réserver.

2. Dans une casserole, chauffer le lait concentré, les jaunes d'œufs et le beurre. Cuire en remuant à feu doux jusqu'à épaississement, soit environ 5 minutes. Ajouter le mélange de pacanes et l'essence de vanille. Bien mélanger. Laisser refroidir à la température ambiante.

3. Garnir la bûche de cette préparation et rouler. Pour décorer, saupoudrer la bûche de cacao ou faire une recette de glaçage au chocolat blanc (recette ci-après).

La garniture à la confiture et glaçage au choc' blanc

1. Dans une casserole, chauffer la crème au point d'ébullition. Retirer du feu et ajouter le chocolat. Laisser fondre 5 minutes sans remuer.

2. Mélanger jusqu'à ce que le mélange soit lisse. Couvrir et réfrigérer jusqu'à ce que ce soit froid.

3. Dans un bol, fouetter le mélange de chocolat blanc au batteur jusqu'à l'obtention d'une texture semblable à une crème fouettée souple.

4. Étaler la confiture sur la bûche et la rouler. Étaler le glaçage sur la bûche, en faisant des stries avec une fourchette pour imiter l'écorce d'un arbre.

La garniture Forêt-Noire

1. Arroser le gâteau déroulé de Kirsh.

2. Dans un bol, fouetter la crème, le sucre et l'essence de vanille. Étaler sur le gâteau. Saupoudrer de chocolat et garnir de cerises.

3. Rouler le gâteau et le réfrigérer 1 heure avant de servir.

4. Pour décorer, garnir la bûche de crème Chantilly et de copeaux de chocolat. Garder la bûche au réfrigérateur.

LES OPÉRATIONS DE REMPLISSAGE DES BOUDINS

Nous voulions vous décrire les diverses étapes que nos employés franchissent pour réparer et remplir, afin de rendre « insubmersibles », les boudins sur lesquels reposent les pontons.

MAIS, puisqu'une image vaut mille mots...



Un merci tout particulier à M. Jean-Luc Lemieux pour son temps et la qualité de ces photos



LETTAGE
FMD

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

Lettrage et enseigne
Impression grand format
Wrapping de véhicule
Vitres teintées et pare-brise

Accessoires automobiles
Bande décorative
Lettrage de bateau

www.lettragefmd.com

428, rue du Bel-Air,
Lévis, G6V 6L1

Tél.: 418-838-0873
Fax.: 418-838-3796

L'HISTOIRE DES ÉPICES ET DES AROMATES

LE CAFÉ

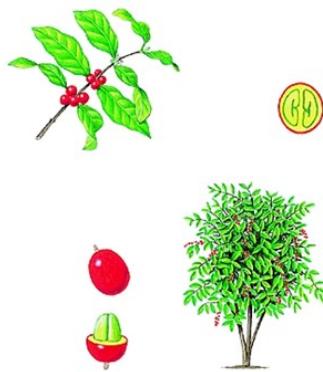
Pour cette dernière édition de la saison 2012, nous vous proposons non pas un arôme mais plutôt une boisson qui dégage des arômes envoûtants qui à eux seuls peuvent réchauffer le corps et le cœur pendant les jours froids de l'hiver...

UN PEU D'HISTOIRE

Le café est un grain issu du cafier, arbuste de la famille du *coffea*. Beaucoup d'ouvrages disent que le café est originaire d'Ethiopie, mais certaines légendes parlent, elles, du Yémen et le justifient par l'histoire d'un berger yéménite qui après avoir constaté la réaction agitée de ses chèvres ayant ingurgité des feuilles de cafier, s'en alla voir les moines du village, qui reconnurent les vertus stimulantes de cette plante.

Ainsi, les territoires musulmans du Nord de l'Afrique seraient la terre première du café jusqu'au XVe siècle. A cette époque on tirait, des grains et des feuilles, une boisson utilisée en décoction.

Par la suite, les arabes se mirent à faire griller les grains de café, puis les piller pour obtenir une mouture, soit une poudre de café plus ou moins fine, afin de réaliser une boisson, elle aussi appelée " café ".



Vers 1600, le café est exporté vers l'Europe, tout d'abord en Angleterre où il connaît un fort succès. Dès 1686, le premier café français (c'est aussi un terme qui désigne un établissement où l'on consomme des boissons), appelé " Le Procope ", ouvre ses portes sur Paris.

C'est alors les débuts de l'élaboration du café tel qu'on le connaît de nos jours. Le principe était de verser de l'eau chaude sur la mouture de café dans un filtre et de déguster le liquide obtenu.

Au XVIIIe siècle, cette boisson devient populaire en Europe et ne concerne plus uniquement les personnes de la haute société. Les colons étendent la production du cafier à l'Amérique du Sud en l'emportant dans leurs voyages. C'est ainsi qu'aujourd'hui, le café est bu dans le monde entier, du matin au soir. Il existe de nombreuses variétés dotées chacune d'une saveur différente suivant le lieu d'origine, le mode de culture et la préparation du café. Le Brésil est actuellement le premier pays producteur de café au Monde, et on note aujourd'hui que le café est le produit phare du commerce équitable.

LES BIENFAITS

On parlera ici du café consommé en tant que **boisson**. Il est important de **consommer le café en petites quantités** (maximum 4 tasses par jours) pour que ces effets restent bienfaisants. Autrement, **le café peut devenir une boisson toxique pour notre corps**, voire être considéré comme une drogue puisqu'il contient une **molécule psychotrope, la caféine**, qui favorise la dépendance.

Le café est un **stimulant** qui augmente la fréquence cardiaque, la pression artérielle, la résistance vasculaire et dans un même temps les sécrétions gastriques qui permettent une **meilleures digestion**.

D'autres vertus lui sont décernées, le café est **riche en minéraux et en vitamines**, notamment la vitamine B3.

Il contient aussi des **oxydants qui protègent les artères** en prévenant les dégâts cellulaires.

Enfin, d'après certaines études en cours, le café pourrait permettre de lutter contre la maladie d'Alzheimer, mais ceci reste encore des suppositions

DÉGUSTATION

La manière la plus courante de déguster le café est de consommer la boisson qui porte le même nom que ce grain et qui est exclusivement préparé avec du café et de l'eau chaude.

Pour une préparation authentique, on prend des grains de café séché et torréfiés que l'on moue, ou l'on prend du café déjà moulu. On place une quantité, plus ou moins grande selon la quantité désirée, dans un filtre à café et on verse doucement, au dessus, de l'eau chaude. On dégustera alors le liquide obtenu.

Cette technique est celle de la lixiviation. Il en existe d'autres moins courantes comme la décoction (le café turc où le garde le marc), la cafetière à pression (café à l'italienne), l'infusion (avec une cafetière à pression) ou encore la percolation (les machines à espresso). Sur le marché, on peut trouver quatre principales variétés de café en vente : l'Arabica, le Robusta, le Libérica et un plus rare, l'Exelsa.

Lorsque l'on se rend dans un café, lieu le plus propice pour boire un café, on a le choix entre plusieurs types de café : "l'espresso" qui est fort et court, "l'allongé" qui est plus d'où car dilué avec de l'eau, le "déca" qui est dépourvu de caféine. On peut également commander de nombreux dérivés de cette boisson universelle comme le cappuccino, le café viennois, le café au lait, le café noisette, l'Irish coffee ou encore le moccachino ; autant de saveurs de crème, de lait, ou encore de noisette.

D'autre breuvage sont élaborés à partir du café comme la crème ou la liqueur de café. Pour obtenir ces alcools on procède par les étapes suivantes : après torréfaction, on infuse et on distille les grains de cafés.

On retrouve le café dans des confiseries et des pâtisseries. Il permet d'aromatiser les glaces, les bonbons, les coulis, les macarons, certaines crèmes ou encore des gâteaux comme le moka qui est à base de génoise et de crème au beurre sucrée au café.

Enfin, la molécule de caféine une fois extraite du café est intégrée à certains sodas comme le Coca-Cola.

A savoir : qu'est ce que le marc de café ? C'est le résidu du café qu'il reste dans le filtre de la cafetière après préparation. Souvent on le jette à la poubelle, mais le marc de café est excellent pour les plantes, pour faire fuir les insectes, pour la cellulite et enfin pour nettoyer et raviver le cuir.

CONSERVATION

Le plus souvent, le café se présente de deux manières différentes : **en poudre (moulu)** ou **à moudre**. Le café a tendance à perdre rapidement **son arôme qui est très volatil**. Il est donc important d'employer une méthode de conservation efficace pour n'offusquer en rien ses saveurs.

Le **café moulu** est plus sensible à ce problème que les grains. Il est donc préférable d'acheter de petites quantités que l'on renouvelle régulièrement, pour **éviter une oxydation** de celui-ci. On note que l'emballage des paquets de café est spécialement étudié pour **ne pas l'exposer à l'oxygène, la lumière et l'humidité**. C'est donc cet environnement qu'il sera essentiel de retranscrire une fois le paquet ouvert.

On optera pour une boîte hermétique (boîte en fer, Tupperware, etc.), que l'on placera dans un endroit sec à l'abri de la lumière.

Lorsqu'il est en grain, il s'oxyde moins rapidement, sa conservation est donc meilleure et surtout plus facile. Il est conseillé de verser les grains dans un bocal hermétique et de les mettre au réfrigérateur ou même au congélateur. On peut ainsi l'acheter en plus grande quantité que la mouture, mais il faut moudre uniquement la quantité désirée à chaque fois que l'on souhaite faire un café ; il gardera davantage de saveurs.





Les spécialistes du bateau neuf et usagé à Lévis

Vente et achat de bateaux / pièces et services

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

**Bateau
Concept**



SERVICE 7 JOURS SUR 7

RÉPARATION DE BATEAUX

TRANSPORT À TRAVERS LE QUÉBEC

MAINTENANCE & ENTREPOSAGE

EMBALLAGE DE TOUTE SORTE

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

www.bateauconcept.com