

Le Hublot

Une publication des Canadian Power & Sail Squadrons | Escadrilles canadiennes de plaisance



Été 2005



chroniques

en vedette

Courants 2

La courtoisie a bien meilleur goût.

Sur la passerelle 3

Les objectifs en formation.

Tout un honneur 4

L'ex-officier juridique est nommé juge.

Du nouveau sur le site Web 5

Rabais pour les petites annonces.

Conférence annuelle Winnipeg 2005 11

Il est temps de vous inscrire.



Serre la bouée 6

Balade sur le *fleuve* Outaouais.



Croisière des ECP 8

Aux premières loges d'un sauvetage.



Niveaux d'eau du Saint-Laurent 10

Importantes rencontres d'information.



Ctr/C/R Joan Eyolfson Cadham, M

Enfin l'été, pour ceux d'entre nous qui connaissons bien le festival annuel de la neige et du froid.

Voici l'été et le bateau est plein à craquer. Nous y avons entassé nourriture, équipement de navigation avec cartes à jour, gilets de sauvetage, extincteurs, sacs de couchage bien chauds pour les nuits fraîches, lotion solaire, chapeaux, chasse-moustiques, appareils-photo, livres pour tous et passe-temps pour les jeunes les jours de pluie, journal de bord, pavillons, trousse de premiers soins, trousse d'outils et pièces de rechange. Tout y est. Le programme de la croisière a été déposé chez un ami et nous avons prévu plusieurs plans B en cas de mauvais temps. Tout est enfin prêt pour cette croisière tant attendue, ou presque, car il y a peut-être un tout petit détail à ne pas oublier.

En compagnie d'une demi-douzaine d'embarcations de plaisance, Jack et moi étions à l'écluse de Beauharnois lors de la dernière étape d'une croisière qui nous avait menés jusqu'aux Mille-Îles. C'était une parfaite journée d'été, ensoleillée, chaude et calme. Nous ne pouvions pas faire cette dernière étape à la voile, car il n'y avait pas de vent, mais le petit moteur de notre Hirondeille rononnait doucement et nous nous attendions à une promenade facile jusqu'à notre yacht club.

Nous sommes sortis de l'écluse en une procession de six petits voiliers, tous de moins de 30 pieds, et un gros bateau à moteur. Sans aucun avertissement et avant d'avoir dépassé le long quai qui mène à l'écluse, le capitaine du gros bateau à moteur a mis les gaz à fond et nous a tous dépassés. L'arrière de son bateau s'est enfoncé et a labouré l'eau comme s'il ouvrait la Mer Rouge devant Moïse.

Heureusement, Jack était à la barre. J'ai attrapé la bôme qui valsait et m'y suis accrochée désespérément. Tout autour de nous, les autres petits voiliers étaient entraînés dans la même danse, essayant par tous les moyens de s'éviter.

Jack et moi avons les yeux rivés sur la poupe du bateau à moteur qui s'éloignait rapidement et nous avons réalisé, avec horreur, que nous pouvions voir un pavillon des ECP, parfaitement reconnaissable, qui flottait fièrement dans le vent. J'ai alors pris la barre pendant que Jack essayait en vain de joindre ce membre des ECP à la radio. Trop ébranlés pour nous rendre tout de suite chez nous, nous avons alors accosté au quai aval de l'écluse, nous nous sommes faits un thé et nous avons attendu que nos émotions se calment.

Oui, il y a un petit détail à ne pas oublier avant d'embarquer et de larguer les amarres. En plus de pratiquer l'art de faire des nœuds et de repasser les techniques de navigation apprises au cours de l'hiver, rappelez-vous toujours que la courtoisie envers les autres embarcations fait partie des règles de navigation, que votre pavillon de membre représente les ECP et que l'impression que vous laissez est parfois la seule que certains plaisanciers auront de notre organisation. Bon vent! 🚢



V/C Peter Girling SN

Ce printemps, le cours *Navigation de plaisance* révisé a été mis à l'essai dans deux districts. Quelques petites modifications étaient nécessaires, mais il sera prêt pour être diffusé en anglais dès septembre. La traduction française est présentement en cours et elle devrait être prête pour décembre 2005 ou août 2006.

Un autre mini cours, *Signaux de détresse*, devrait être prêt en septembre. Il comprendra des renseignements sur les fusées, ainsi que sur d'autres moyens de signaler des situations d'urgence. Le service du Marketing a conclu une entente avec CIL-Orion pour que le nom des ECP figure sur leurs produits et, en retour, nous avons conçu ce mini cours qui sera offert sur demande par les escadrilles.

Un nouveau manuel, *Normes de traçage et de pointage*, devrait être également prêt en septembre et fera partie des cours *Pilotage* et *Pilotage avancé*. Il pourrait dorénavant être inclus dans le cours *Navigation de plaisance*.

Les cours « *Navigating with GPS, Electronic Navigation et Radar* » forment une série de nouveaux cours dont la mise au point est plus ou moins terminée. Le cours « *Navigating with GPS* » a été réécrit et comprend environ 70 illustrations expliquant le fonctionnement et l'usage du GPS. Il est maintenant au QG pour la mise en page et il sera prêt au début de l'automne. Le cours « *Electronic Navigation* » prend la relève et succède au cours « *Navigating with GPS* » et traite des traceurs sur carte et des ordinateurs pour la navigation électronique en temps réel. Il est en cours de révision par le Comité éditorial et il sera également prêt pour la mise en page au QG.

Le cours « *Radar* » a été rédigé et il sera examiné par les membres du comité et d'autres experts pour garantir son exactitude technique. Le département de la formation évalue présentement la possibilité d'utiliser le cours développé en français par l'escadrille Québec, « *Naviguer au GPS* » pour remplir les exigences du curriculum. Moyennant l'addition de quelques sections et de graphiques, cette approche devrait accélérer la disponibilité du nouveau cours en français, tout en utilisant le matériel original du cours développé par les membres francophones du Québec.

Ce printemps, le cours « *Instructor Development* » des USPS a été mis à l'essai au district York East et il a été favorablement accueilli. Il remplace maintenant notre ancien cours *Techniques d'enseignement*. Nous devons y ajouter un contenu canadien, mais pour le moment, nous l'utiliserons tel qu'il est. Nous espérons le publier conjointement avec les USPS. Étant donné qu'il n'est disponible qu'en anglais, nous avons commencé sa traduction; on l'appellera *Formation des instructeurs*; la version française sera d'ailleurs plus à jour que la présente version américaine des USPS.

Il y a près d'un an, nous avons lancé un nouveau mini cours intitulé « *Finding your Way with GPS* » (Trouver son chemin grâce au GPS), qui s'adresse surtout aux pêcheurs en eau douce et en mer, aux chasseurs, etc.; il n'est disponible qu'en anglais. En fait, une demande faite par une association de pêcheurs et de chasseurs est à l'origine de sa production, mais les ventes se sont révélées très lentes. Nous devons être plus prudents à l'avenir et ne pas créer de nouveaux cours sans établir d'abord un bon plan de

marketing; car sans l'appui des escadrilles, il ne se passera rien. Par conséquent, à moins que les escadrilles et les districts francophones en éprouvent un besoin réel et trouvent les volontaires nécessaires pour le traduire, sa traduction n'est pas prévue.

Le cours *Matelotage moteur* sera supprimé en septembre prochain, mais les examens seront encore disponibles toute l'année. Depuis plusieurs années, la demande pour ce cours est faible, en partie parce que d'importantes parties de son contenu chevauchent celui du cours *Entretien marin*. La partie qui touche les moteurs sera incluse dans le cours *Entretien marin* quand celui-ci sera révisé et mis à niveau.

Maintenant que Transports Canada a pris la direction du programme de conducteurs d'embarcation de plaisance, des changements sont dans l'air. Des suggestions sont à l'étape de discussions et comprendront probablement un système de gestion de la qualité. Si les instructeurs des cours *Navigation de plaisance* et *Nauti Pro* ont besoin d'une qualification reconnue, nous devons peut-être adopter la méthode d'homologation des USPS par le biais du cours *Formation des instructeurs*. Ce ne sera certainement pas une homologation permanente; car les instructeurs devront se qualifier de nouveau à des intervalles réguliers. Nous vous tiendrons au courant de ces changements.

Au cours des cinq ou six derniers mois, nous avons atteint plusieurs objectifs de formation et plusieurs autres sont en cours d'achèvement. ☐



Été 2005

Vol. 32, No 3

Publié sous l'égide du
Bureau des gouverneurs

Officier national des communications

Ctr/C Catherine McLeod, P

Rédactrice du Port Hole

Ctr/C/R Joan Eyolfson Cadham, M

Rédactrice en chef du Le Hublot

C/Ém Brigitte Giguère, NJ

Directeur artistique

Leonardo Torres

Comité de révision

C/Ém Jocelyne Guimont

Collaborateurs à la rédaction

P/LT Hélène Mainville, M

Ctr/C Richard Bee, PA

V/C Serge St-Martin, NJ

V/C Peter Girling, NS

Ctr/C/R Joan Eyolfson Cadham, M

Ctr/C Catherine McLeod, P

Le Hublot paraît quatre fois l'an :
janvier, mars, juin, septembre.
Les articles doivent être soumis au
moins douze semaines avant la date de
publication. Les articles ou les
lettres doivent être envoyés au Quartier
général des ecp-cps.

Protecteur

S.A.R. le prince Philip
duc d'Édimbourg, K.G., K.T.

Escadrilles canadiennes de plaisance Canadian Power & Sail Squadrons

26 Golden Gate Court

Toronto, ON M1P 3A5

416.293.2438 ou 1.888.277.2628

Fax: 416.293.2445

Internet : www.cps-ecp.ca

Courriel : hqg@cps-ecp.ca

Alain Brière, N

Directeur général



Conseil canadien
de la sécurité nautique

Conseil québécois
du nautisme

Tout un honneur pour l'ex-officier juridique des ECP

Ctr/C Catherine McLeod, P

Le Ctr/C/R Lorne Giroux, PA, membre de l'escadrille Québec, ex-officier juridique des ECP depuis l'année dernière, a été nommé par M. Yvon Marcoux, ministre de la Justice du Québec, pour remplacer le juge René Dussault, en qualité de juge à la Cour d'appel du Québec.

Lorne a prêté serment le 1er mars 2005 au bureau du juge en chef et a siégé sur le banc pour la première fois à Montréal du 21 au 24 mars 2005. « Une caisse remplie d'appels a été livrée à mon bureau de Québec ce matin, » a déclaré Lorne, à la suite de sa prestation de serment. « Le nombre de cas et la charge de travail à la Cour d'appel sont tout simplement phénoménaux. Je commence seulement à apprendre les ficelles du métier et la courbe d'apprentissage est très raide! »

La Cour d'appel, qui existe depuis 1849, est la plus haute cour de justice du Québec, et elle joue un rôle crucial au Québec, comme gardienne de l'intégrité et du développement de la justice civile au Québec. Dans plus de 99 % des cas, la Cour d'appel est la cour du dernier recours.

Lorne a reçu son diplôme en droit à l'Université Laval en 1968, il a obtenu une maîtrise en droit à Harvard en 1970 et un doctorat en droit à l'Université Laval en 1976. Il a été admis au barreau du Québec en 1969.

Il a fait connaissance avec les ECP en suivant le cours *Navigation de plaisance* en 1975, parce qu'un ami avait acheté un voilier et qu'il fallait « apprendre les rudiments de la voile pour naviguer sur le fleuve Saint-Laurent » avant d'accompagner son ami sur l'eau. « Ces années-là, les cours étaient donnés au yacht club local; c'est comme cela que j'ai connu les ECP, » a-t-il déclaré. Après avoir terminé le cours, l'escadrille lui a demandé de participer à l'enseignement

des « Règles de barre » et des règlements sur la sécurité nautique. Il a également suivi d'autres cours, pour atteindre le niveau de Pilote avancé.

Lorne est devenu l'officier juridique national des ECP après que l'ex-officier juridique, Jean Morency, l'eût recommandé au Comité national des nominations. Lorne a été élu lors de l'assemblée générale annuelle de Niagara Falls, en 2001. Il a quitté son poste en octobre 2004 pour se consacrer à ses fonctions de professeur à plein temps à la faculté de droit à l'Université Laval, poste qu'il détient depuis 1980, et à sa propre pratique privée du droit. Il est également l'auteur de plusieurs articles dans des revues et a participé à la rédaction de plusieurs travaux publiés en collaboration.

Marin « déterminé », Lorne prétend posséder le plus petit voilier de ce côté-ci de l'Himalaya. Il possède un voilier de 25 pieds depuis 1982, qu'il barre sur le Saint-Laurent. Il se dit quelquefois qu'il « en connaît encore si peu » quand il s'aventure sur l'eau.

Il a été membre du Yacht Club de Québec et en a été le Commandant de 1983 à 1988.

« Je garderai d'excellents souvenirs de mon poste d'officier juridique des ECP et les amitiés que j'ai nouées pendant mes années au Comité des opérations et au Bureau des gouverneurs dureront longtemps, » a déclaré Lorne. « Je demeurerai membre des ECP et je suis sûr que nous aurons des occasions de nous rencontrer dans l'avenir. »

Il ne semble pas que les nouvelles fonctions de Lorne l'empêcheront de naviguer. « Vous pouvez être sûrs que je continuerai à naviguer; après tout, mon juge en chef est lui-même un marin! » a-t-il ajouté. ☐

Si vous naviguez sur Internet, visitez le site des ECP à www.cps-ecp.ca. Vous y trouverez des renseignements sur les ECP, les cours, les prochains salons nautiques à travers le Canada et les personnes-ressources de l'escadrille de votre secteur où vous pourrez vous inscrire au cours *Navigation de plaisance* et obtenir votre *carte de conducteur d'embarcation de plaisance* de la Garde côtière canadienne. Vous y trouverez également des renseignements sur les dirigeants des ECP.



PROMOTO, bulletin des ECP et les manuels (dont le plus récent vous indiquera comment disposer vos pavillons sur votre bateau). Il y a aussi des renseignements sur les concours tenus dans le cadre des conférences nationales annuelles (celle de cette

année devant avoir lieu à Winnipeg, Manitoba), un répertoire national des officiers des ECP et d'autres renseignements utiles.

Tant qu'à naviguer, profitez-en pour visiter le magasin des ECP à <http://www.cps-ecp.ca/shipstore> pour savoir comment acheter les DVD des croisières autour du monde des Shards et les insignes et articles des ECP.

Voici quelques-uns des tout derniers articles que vous pouvez consulter sur le site principal et sur le Mouillage des membres :

Si vous êtes déjà membre des ECP, visitez le Mouillage des membres à <http://ecc.cps-ecp.org/ftpacc1.htm>. Entrez votre numéro de membre et votre code postal, et vous découvrirez un menu complet comprenant les avantages offerts aux membres, les procès-verbaux d'assemblées, le

Site principal

www.cps-ecp.ca

- Liste des salons nautiques par escadrille et district

Mouillage des membres

<http://ecc.cps-ecp.org/ftpacc1.htm>

- Procès-verbaux approuvés des réunions du Comité de direction de décembre, février et avril et des réunions du Bureau des gouverneurs de février.
- PROMOTO, printemps 2005
- La liste complète des avantages aux membres comprenant un nouvel avantage de Delta Hotels à www.deltahotels.com qui offre une

remise de 10 % sur les prix cotés pour une nuitée; des remises sur le matériel et les logiciels informatiques de Computer System Centre (CSC) à www.csctoronto.com; une remise de 25 % pour toutes les annonces placées dans le magazine *Canadian Yachting*; et 50% dans le magazine *L'Éscale Nautique*

- Registre de Capitaines de port mis à jour
- Programme Share
- Concours des 10 meilleures relations publiques en 2005
- Concours des cartes de notes de Mousse futé 2005

- Prix Environnement 2005
- Concours « CPS Brings You Back National Boat Show Campaign & Holiday » (Anglais seulement)
- Brochure en ligne des cours des ECP
- Mémoire d'entente avec Great Lakes Cruising Club, USPS et ECP.
- Livret « How to fly flags » à télécharger ou à imprimer, en couleurs ou en noir et blanc. (Anglais seulement)
- Programme d'assurance pour embarcations à jour pour les membres des ECP qui possèdent un bateau

➤ Le Hublot a maintenant sa rédactrice en chef


Ctr/C Catherine McLeod, P

Le Comité des communications nationales des ECP s'est lancé dans une nouvelle aventure en nommant la C/Ém Brigitte Giguère, NJ, de Longueuil au Québec, rédactrice en chef de notre magazine *Le Hublot*.

La Ctr/C/R Joan Eyolfson Cadham conserve son poste de rédactrice en chef du *Port Hole*. « Je suis très heureuse que Brigitte ait accepté ce poste », a-t-elle déclaré. « J'espère que cette nomination va nous valoir de nombreux articles des membres des ECP au Québec, et je souhaite que des histoires de croisière soient traduites du français vers l'anglais pour paraître dans le *Port Hole*. »

Brigitte rédigera l'article éditorial du *Hublot* et supervisera le

contenu du magazine. Nous invitons les membres francophones des ECP à nous faire connaître leurs aventures sur l'eau en transmettant leurs articles directement à Brigitte à brigittegiguere@ca.inter.net.

Brigitte, membre des ECP depuis mars 1996, fait partie de l'escadrille des Îles Percées du district Cartier. Elle a occupé des postes au niveau de l'escadrille, du district et du national. Elle a compilé des statistiques sur les membres, qu'elle a mises à l'usage des escadrilles et des districts dans tout le Canada; de plus, elle a rédigé et mis en page le cours *Entretien marin* et le manuel *Procédures de formation* en français. Elle a une solide expérience en navigation sur son bateau à moteur, « Jouet 2 » 

Serre la bouée!

ou une balade sur le
fleuve Outaouais!

P/Lt Hélène Mainville, M

«Hug the buoy!», me dit-il, le passage est étroit. Nous allons bon train, et j'avais momentanément oublié Red-Right-Return qui s'appliquait à l'envers, car nous descendions le courant. J'ai pris la bouée Verte N° K65 du côté droit. Heureusement qu'il y avait trois pieds d'eau au-dessus du niveau normal! Il n'était indiqué que deux pieds à côté de la bouée sur la carte.

Nous avons planifié de monter la rivière Outaouais au nord-ouest d'Ottawa vers le lac Témiscamingue à partir d'Aylmer, même si la voie navigable de la rivière des Outaouais commence officiellement à Arnprior, en Ontario.

Nous avons pris une semaine de vacances en juin, exprès pour éviter le gros trafic. J'ai lu après le retour à la maison que la voie navigable de la rivière des Outaouais ouvre officiellement le 1er juillet contrairement aux canaux Rideau et

Trent-Severn qui ouvrent à la fête de la Reine. Heureusement que nous avons notre bateau sur sa propre remorque. On aurait été pris pour faire le tour du même lac toute la semaine... On a vu les hommes de la voie navigable s'exercer à sortir et à mettre à l'eau une embarcation sur l'ascenseur hydraulique lors de notre passage à Pembroke, siège social de la voie navigable.

Nous avons un bateau-ponton (open-deck) de 18 pieds que nous remorquons avec un camion Nissan. Notre chaloupe, comme je me plais à l'appeler, a un pont plat comme sur un ponton, mais une coque de chaloupe en aluminium. Nous sommes très contents de notre achat, il y a maintenant sept ans, car ce bateau est très léger et demande peu d'entretien.

Une chaloupe sur remorque nous donne la liberté d'aller naviguer là où bon nous semble. Nous avons navigué sur la plupart des cours d'eau près de notre demeure à Lachine : le Richelieu, le fleuve Saint-Laurent de Long-Sault à Verchères, les Mille-Îles, le lac Champlain, la rivière Outaouais jusqu'à Rockport et ce, toujours par petite escapade d'une journée.

Nous explorons un plan d'eau, puis nous repérons une descente pour notre prochaine excursion. Nous naviguons d'abord lentement avec un plein réservoir pour l'aller, habituellement contre le courant et le vent, en se protégeant du soleil avec le grand bimini, puis ensuite nous revenons en filant à toute allure (bimini couché) en utilisant le deuxième réservoir, et nous en avons un troisième en réserve. Il nous arrive régulièrement de remorquer les bateaux en panne d'essence ou de vent.



Nous avons constaté que les gens sont chaleureux partout où nous arrêtons sur l'Outaouais. En cette quatrième journée, nous sommes partis de Pembroke vers 9 h 15 après notre randonnée à bicyclette matinale. Nous nous levons tôt pour une balade en vélo avant que le vent ne s'élève. La télévision annonçait un vent de 10 km/h, et la météo marine annonçait une pluie en fin d'après-midi avec un vent de 30 km/h. À 9 h, il n'y avait qu'un vent du nord-ouest de 7 km/h.

Contrairement à nos habitudes, départ lent/retour rapide, nous avons filé vers l'Ouest sur le lac aux Allumettes (carte 1553) par le passage *Lower* qui nous amène parmi les îles devant Petawawa et qui s'ouvre à Fort William. Nous accostons au nouveau quai installé il y a à peine deux semaines comme à plusieurs

autres endroits sur la voie navigable. Nous mettons pied à terre pour découvrir un coloré personnage dont le grand-père avait acheté le terrain et fait construire un hôtel jadis très fréquenté. Une grande plage accueille les villégiateurs durant l'été. Il nous affirme que nous pourrions prendre de l'essence à Deep River, côté Ontario, à moins d'une heure. Ici se termine la route du côté du Québec pour 200 km le long de la rivière. Nous n'avons pas l'intention d'aller si loin, mais le vent est toujours léger et notre ami nous a recommandé d'aller voir l'Oiseau Rock (la pointe à l'Oiseau). Alors nous filons encore, au nord des îles nous séparant de la base militaire de Petawawa qui longe la rivière sur plusieurs kilomètres et que nous reconnaissons aux petits amers blancs espacés régulièrement.

La route nous oblige à une courbe de 45° vers le sud-ouest. Nous naviguons sur un véritable fleuve, de 60 à 250 pieds sous la coque, bordés de chaque côté d'une terre sauvage aux montagnes vertes. Nous rencontrons l'installation de Chalk River, site expérimental nucléaire et filons toujours vers Deep River. Nous vidons le premier réservoir à un kilomètre de là. Le vent est toujours faible, mais la basse température de l'eau et de l'air nous oblige à porter tuque et coupe-vent doublé.

Les bateaux sont à l'eau à la marina, mais il y a à peine deux semaines, les quais étaient sous l'eau, nous dit-on. Il n'y a pas de préposé à l'essence, donc nous montons au village avec notre réservoir vide. Nous avons suffisamment d'essence pour le retour, mais comme nous sommes à 51 milles marins de notre point de mise à l'eau, nous préférons repartir avec tous les réservoirs remplis.

Des nuages blancs commencent à s'amonceler et à inquiéter mon matelot, alors que nous reprenons la route en sens inverse vers 13 h 30. Il n'y a pas de bouée sur ce tronçon de la rivière et nous pouvons naviguer assez près du rivage. Nous rencontrons la première bouée près de Fort William. Il y a une bouée rouge sur la pointe Short Turn et ensuite la bouée verte K65. Mon matelot me lance « Hug the buoy! » Mais ne je pense pas de quel côté. L'hélice s'emballe dans le courant clapotant au-dessus des roches que j'imagine, mais nous sommes quittes pour seulement une frousse. Le vent tourne et s'élève au sud-ouest à deux kilomètres du port d'arrivée. Il est 15 h 30. Le bateau sera hissé hors de l'eau en moins de vingt minutes. 📺

Des croisiéristes des ECP aux premières loges d'un sauvetage

Pour les 24 membres des ECP qui se sont envolés pour la Floride en février pour une croisière dans les Antilles, le lundi, deuxième jour sur le paquebot, a commencé comme une journée de repos en mer.

Ctr/C Richard Bee, PA



Photo d'archive de la caméra sur le pont du GTS Millennium.
2005-02-14; 15:55:16.

Puis, un peu avant midi, le commandant a annoncé que, en raison d'une urgence médicale, le navire devait changer de cap afin de rencontrer un hélicoptère de la garde côtière américaine pour évacuer un passager. Environ deux heures plus tard, le navire et l'hélicoptère se sont rejoints. Dans notre groupe, Gary Albers, de l'escadrille Newmarket, avait une radio VHF portative et pouvait écouter la communication entre le pilote de la garde côtière et le navire. Le pilote a indiqué au commandant le cap et la vitesse qu'il

devait maintenir pour établir le contact. J'avais déjà vu de semblables manœuvres à la télévision, mais c'était bien plus intéressant d'y assister. L'hélicoptère s'est mis en vol stationnaire au-dessus de la proue et un membre d'équipage de la garde côtière est descendu pour diriger les opérations de transfert du passager. Après avoir hissé une infirmière du navire, le passager et le membre d'équipage, l'hélicoptère est reparti vers la terre ferme. Nous avons appris plus tard que le passager avait eu une crise





cardiaque, mais qu'il devrait récupérer.

Le dimanche 13 février, notre groupe des ECP avait échangé un matin froid de Toronto contre un après-midi chaud et ensoleillé de Fort Lauderdale, en Floride, pour embarquer sur le Millennium de Celebrity Cruise Lines, en vue d'une croisière d'une semaine dans les Antilles. Après être arrivés sur le quai et avoir rempli les formalités d'usage, nous avons été accueillis en haut de la passerelle par des membres de l'équipage du navire qui nous ont souhaité la bienvenue à bord en

nous offrant un verre de champagne. Après nous être installés dans nos cabines, la plupart d'entre nous sont allés au Café Océan, sur le pont 10, pour un buffet de bienvenue à bord, suivi d'une exploration du navire. À 16 h, le signal d'alarme a retenti pour l'exercice obligatoire des canots de sauvetage. Nous nous sommes rendus à nos postes de rassemblement, revêtus de nos gilets de sauvetage, et nous avons reçu une brève explication des procédures d'urgence avant de nous diriger vers notre canot de sauvetage. Une fois l'exercice terminé, nous avons rapporté les gilets de sauvetage à notre cabine et certains d'entre nous se sont réunis sur le pont de la piscine pour saluer le départ de la croisière. L'orchestre a joué des airs antillais enlevants pendant que nous vidions nos verres à la santé de notre aventure dans les Antilles.

Ce fut ensuite la première soirée de gala à bord du navire. C/C Howard Peck, NS, et C/Ém Joan Feltham, PA, ont été invités à dîner à la table du Commandant. Quand la plupart d'entre nous furent assis, le Commandant et son entourage firent leur entrée dans la grande salle à manger. Howard était superbe dans son bel uniforme des ECP et nous l'avons applaudi quand il est passé près de notre table.

Le mercredi suivant, nous avons eu une autre surprise quand le navire a fait escale

dans la belle ville de San Juan à Porto Rico. Le porte-hélicoptères de combat USS Saipan, qui ressemble à un petit porte-avions, est entré dans le port juste derrière nous et a accosté à côté de notre navire. Il est rare de pouvoir admirer un navire de guerre d'aussi près. Le jeudi, le navire a accosté à Saint-Thomas, aux Îles Vierges américaines, capitale du magasinage aux Antilles, où le groupe des ECP s'est dispersé, certains pour faire du lèche-vitrines, d'autres pour s'adonner à la plongée avec tuba ou se reposer à la plage.

La journée du vendredi, s'est passée en mer et les membres des ECP qui le désiraient ont pu visiter les cuisines. Le «premier chef» nous a fait faire une visite guidée et nous a offert du champagne et des hors-d'œuvre. Plus tard ce soir là, le groupe des ECP s'est réuni pour un cocktail dans le Salon Cosmos. De retour à Fort Lauderdale, le dimanche, notre semaine s'est terminée trop vite par un retour à la maison, au froid et à la neige.

Cette « première croisière » des ECP fut une grande réussite, permettant de recueillir 1 740 \$ pour les ECP. Tout le monde s'est bien amusé et bon nombre d'entre nous sont impatients de participer à la prochaine croisière prévue en 2007. Vous trouverez tout le détail dans les prochains numéros du Hublot et sur le site Internet des ECP à www.cps-ecp.ca.





V/C Serge St-Martin, NJ

Quand la Voie maritime du Saint-Laurent a été réalisée dans les années 50, le barrage et la centrale hydroélectrique Moses-Saunders ont été construits près de Cornwall et c'est à ce moment que le niveau du lac Ontario a été régulé.

Étude de la Commission mixte internationale – Les niveaux d'eau :

à la hausse ou à la baisse?


Les trois critères définis par la Commission mixte internationale (CMI) en 1956 pour réguler le niveau d'eau et les fluctuations du débit comprenaient : la navigation commerciale, les prises d'eau municipales et industrielles et les centrales hydroélectriques. En 2000, d'autres groupes d'intérêt se sont ajoutés : les environnementalistes, les riverains, les plaisanciers, les marinas et le tourisme nautique.

Le « Conseil d'étude international du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent » (LOSL) a été mis sur pied par la CMI dans le but d'améliorer la régulation du niveau de l'eau du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent, en aval, jusqu'à Trois-Rivières. Des assemblées publiques auront lieu aux dates suivantes pour expliquer les résultats intérimaires de cette étude :

- 16 juin : Akwesasne, près de Cornwall, (Ontario)
- 22 juin : Grimsby (Ontario), près de St. Catharines, et Massena (New-York) (réunions en parallèle, avec connexion audio).
- 23 juin : Toronto (Ontario), et Alexandria Bay, Mille-Îles (New York)
- 13 juillet : Belleville (Ontario), et Sackets Harbor (New York) (près de Rochester).
- 14 juillet : Gananoque, Mille-Îles (Ontario) et Oswego (New York)
- 20 juillet : Cornwall (Ontario), et Sodus Bay (New York)
- 21 juillet : Dorval (Québec), et Greece (New York)
- 22 juillet : Sorel (Québec)

Ces assemblées touchent le district N° 6 des USPS et au moins huit districts des ECP : Niagara, York West, York East, Quinte et Rideau en Ontario, et Amiral, Cartier et St. Lawrence au Québec. En outre, le sondage de l'étude canadienne s'appuie sur 800 réponses des 1 500 questionnaires en anglais et des 1 000 questionnaires en français qui ont été envoyés aux membres des ECP qui habitent à moins de 80 km des rives du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent.

Il est important que les officiers et les membres des ECP assistent à ces assemblées, car il faudra parvenir à des compromis entre tous ces groupes différents. Les riverains veulent des niveaux d'eau aussi bas que possible pour réduire l'érosion de leur terrain, les plaisanciers veulent des niveaux d'eau aussi hauts que possible, surtout au moment de sortir les bateaux de l'eau, et les environnementalistes veulent des niveaux élevés au printemps et bas à l'automne.

Je suis le co-président canadien du « Groupe de travail technique sur la navigation de plaisance et le tourisme » du Conseil d'étude; les cinq autres membres canadiens sont : Al Donaldson, directeur général de la Ontario Marine Operators Association (OMOA), Jim Dike, président de la Ontario Sailing Association, David G. Orr, Thousand Islands Association, le Dr François Bibeault, Ph.D, économiste à Environnement Canada à Montréal, Robert Petitpas, président de la Garde côtière auxiliaire canadienne. Consultez notre site Web à www.losl.org. 

Winnipeg 2005 Programme préliminaire

Le mercredi 19 octobre 2005

Inscriptions 1300-2000
Réunion du Comité de direction
(à huis clos) 0800-1630
Réunion des commandants de district
(à huis clos) 1930-2300
Réunion des administrateurs généraux
(à huis clos) 1930-2300

Le jeudi 20 octobre 2005

Inscriptions 0800-2000
Centre d'accueil/information 1200-1800
Excursion no 1 Monnaie royale
canadienne et Brasserie Fort Garry
(y compris le dîner) 1030-1600
Excursion no 2 Musée maritime et Lower
Fort Garry (y compris le dîner) 0930-1600
Réunion du Bureau des gouverneurs
0830-1630
Bar payant 1200-1230
Dîner du Bureau des gouverneurs
1230-1400
Réunion des officiers à la formation de
district (à huis clos) 1930-2300
Réunion des directeurs de cours
(à huis clos) 1930-2300

Le vendredi 21 octobre 2005

Inscriptions 0800-1800
Centre d'accueil/information 0800-1800
Réunion de la formation 0830-1630
Boutique nautique 1000-1700
Bar payant 1200-1230
Dîner du Dépt. de la formation
1230-1400
Présentation des articles en compétition
1300-1700
Réunion des commandants d'escadrille
(À venir)
Séminaires généraux 1330-1700
Bar payant 1800-2400
Soirée sous le thème « Coureur des bois »
1900-2400

Le samedi 22 octobre 2005

Inscription des délégués à l'AGA
0730-0830
Inscriptions 0730-1200 & 1400-1600
Centre d'accueil/information 0800-1600
Assemblée générale annuelle 0830-1200
Bar payant 1200-1230
Dîner de l'AGA 1230-1400
Réunion du Bureau des gouverneurs
1400-1500
Réunion de la formation 1400-1500
Bar payant 1800-2400
Banquet et danse du commandant en chef
1900-2400

**Note : Les dates et les heures sont sujettes à
changement.**



WINNIPEG 2005
CPS 57th Annual Conference
57^e Conférence annuelle ECP

NAVIGUER Les Prairies

Conférence annuelle des ECP Excursions

Winnipeg, qui tire son nom d'un mot cri qui signifie « *eaux boueuses* » domine les prairies de l'Ouest canadien. C'est un lieu de rencontre depuis plus de 6 000 ans et son emplacement au bord d'une rivière en a fait un centre d'activités important. Cette ville en plein essor de 681 000 habitants, compte la plus grande population de francophones hors Québec et d'autochtones que n'importe quelle autre ville canadienne, Winnipeg est une métropole moderne qui a gardé son esprit de pionnière.

À moins d'une heure de vastes forêts et de lacs aux eaux cristallines, Winnipeg offre un mariage réussi de vie urbaine trépidante et de merveilles de la nature. Ses couchers de soleil sont un délice permanent et ses aurores boréales sont féériques.

L'histoire de Winnipeg est largement liée à celle des coureurs des bois et des voyageurs, et nous avons décidé d'honorer et de fêter ces braves aventuriers en leur donnant la vedette lors de la Conférence annuelle 2005 des ECP à Winnipeg. Cette conférence sera remplie de traditions, de musique, de gastronomie et de divertissements du passé. Les costumes de la soirée thématique du vendredi seront inspirés des tenues colorées et des diverses cultures de l'époque de la traite des fourrures.

Dans le cadre de cette passionnante conférence, nous avons organisé pour vous deux excursions extraordinaires où, plaisirs, bonne bouffe, boissons mousseuses et millions de dollars seront au rendez-vous.

Notre première excursion commencera avec le brassage d'espèces sonnantes et se terminera par le brassage d'espèces moussantes. Depuis son ouverture en 1908, la Monnaie royale canadienne a produit des

pièces de monnaie pour plus de 74 pays. La succursale de Winnipeg est l'une des plus grandes installations de frappe de monnaie au monde et l'une des plus élaborées. Des millions de pièces de monnaie y sont frappées chaque année, et notre visite nous fera voir de près comment cette monnaie est fabriquée. De là, nous irons à l'histoire de Fort Gibraltar pour le dîner. Situé sur les rives de la Rivière Rouge, ce fort vous fera revivre le monde de la traite de la fourrure, et un Voyageur authentique vous racontera des histoires de cette époque dynamique. De là, nous ferons un saut à la brasserie de Fort Garry, où nous découvrirons les secrets de fabrication d'une bière formidable que nous aurons également le plaisir de goûter.

La deuxième excursion vous permettra de naviguer les Prairies, avec la découverte de la navigation et de la pêche sur lac Winnipeg, au Musée maritime du Manitoba. Que vous visitiez les navires ou écoutiez les histoires de pêche, vous ne serez pas au bout de vos surprises. Le dîner au Bistro Rembrandt dans l'histoire de Lockport, Manitoba vous fera découvrir une cuisine européenne avec un saveur toute manitobaine. De là, nous filerons à Lower Fort Garry pour une visite guidée de cette belle enceinte restaurée.

Pour le retour à l'hôtel nous emprunterons la route de Old River, où abondent les sites remarquables, dont le barrage et l'écluse de St. Andrews, l'église et le presbytère de St. Andrews, Twin Oaks, Scott House et bien d'autres.

Voilà seulement quelques-uns des divertissements aussi intéressants qu'amusants que nous avons prévus pour vous au cours de la Conférence annuelle de 2005 des ECP à Winnipeg. Ne la manquez pas – inscrivez-vous et venez vivre l'aventure.



CPS 57th Annual Conference
57^e Conférence annuelle ECP
October 19-22 | Du 19 au 22 octobre 2005



WINNIPEG 2005
 CPS 57th Annual Conference
 57^e Conférence annuelle ECP

Registration Form • Formulaire d'inscription

Name/Nom _____ Spouse's name/Nom du conjoint _____
 Address/Adresse _____ City/Ville _____ Prov. _____
 Postal Code/Code postal _____ E-mail/Courriel _____ Tél. Bus./Bur. _____ Res./Rés. _____
 Squadron/Escadrille _____ District _____
 Arrival date/Date d'arrivée _____ Time/Heure _____
 Hotel required/Réservation _____ yes/oui _____ no/non No. of nights/N^{bre} de nuitées _____

Hotel Registration • Réservation d'hôtel

Delta Winnipeg

Accommodation Chambre	Non-smoking Non-fumeur	Smoking Fumeur	Single/Double Simple/Double	No. of Nights N ^{bre} de nuitées	
Standard room/ Chambre Ordinaire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____	_____	124\$

Register early! • Inscrivez-vous sans tarder !

Hotel registration acknowledged on receipt. Funds made payable to hotel on departure. Your registration must be in by September 15, 2005. Any hotel reservation request after that date will be accommodated on a space-availability basis. An Early Bird winner will be drawn from the first 70 Registrations received. Don't miss your opportunity to win "The Flavors of Manitoba Basket", a basket full of local foods.

La réservation d'hôtel est confirmée sur réception. La note doit être acquittée au moment du départ. Votre inscription doit nous parvenir d'ici au 15 septembre 2005. Toute réservation reçue après cette date sera honorée uniquement selon les disponibilités du moment. Les 70 premiers participants à soumettre leurs bulletins de participation courront la chance de gagner un panier-cadeau rempli de denrées locales non périssables, « Les saveurs du Manitoba », ainsi que d'excellents souvenirs de la conférence.

If you wish a guaranteed reservation at the hotel, please complete the following:
 Si vous désirez garantir votre réservation à l'hôtel, veuillez nous fournir l'information ci-dessous :

VISA MASTERCARD

Card No/Numéro de la carte _____ Expiry Date/Date d'échéance _____

Conference Registration • Inscription à la conférence

Conference (includes Friday Dinner & Saturday AGM Lunch and Dinner Dance, and all seminars) No. _____ x \$175 = \$ _____
 (comprenant le repas et la soirée du vendredi, le dîner de l'AGA, le banquet et la soirée du samedi, de même que tous les colloques).

Tour #1 Royal Canadian Mint/ Fort Garry Brewery (lunch included), No. _____ x \$58 = \$ _____
 Thursday, October 20, 2005
Visite N° 1 : Monnaie royale canadienne/Brasserie Fort Garry (y compris le dîner),
 le jeudi 20 octobre 2005

Tour #2 Marine Museum/Lower Fort Garry (lunch included) No. _____ x \$58 = \$ _____
 Thursday, October 20, 2005
Visite N° 2 : Musée de la marine/Le site historique du Fort Garry (y compris le dîner),
 le jeudi 20 octobre 2005

Total \$ _____

Post-dated cheques will not be accepted. Make cheque payable to CPS/ECP Conference 2005.
 Les chèques post-datés ne sont pas acceptés. Prière d'émettre votre chèque à l'ordre de CPS/ECP Conférence 2005.

VISA MASTERCARD

Card No/Numéro de la carte _____ Expiry Date/Date d'échéance _____

Is this your 1st national conference? If the answer is yes, please check the box and let us know. ■

Est-ce votre 1^{ère} participation à une conférence nationale ? SVP cochez la case si c'est le cas. ■