

# LE HUBLLOT

ÉTÉ 2016

## CHRONIQUES

Courants d'ici

En perspective

Demandez à John

Le « Jet-Set »

## Microrafale à Crysler Park 10

Partager son  
savoir avec les  
décideurs 12



Les pages des Escadrilles canadiennes de plaisance



Jocelyne Guimont, rédactrice en chef  
Escadrille nautique Belœil

**P**eut-être l'avez-vous remarqué, mais au cours des derniers mois, une nouvelle personne s'est jointe à l'équipe de traducteurs du Hublot, soit Pierre Giguère de l'escadrille nautique Lake St. Louis. Avec Lise Blais de l'escadrille nautique Québec et moi, nous sommes maintenant trois personnes à nous partager la tâche de façon assidue. Odille Potvin-Proulx nous donne un coup de main à l'occasion.

De plus, pour ce numéro de l'été, j'ai reçu un texte en français de Pierre Dorval, de l'escadrille nautique Québec, et Elizabeth Caron, de l'escadrille nautique Lac-St-François, a bien voulu collaborer encore une fois à la chronique Environnement.

Serge St-Martin demeure mon réviseur en chef, car rien n'échappe à son œil de lynx.

En cherchant un renseignement dans de vieux numéros du Hublot, je suis tombée sur un article écrit par Marie Gratton, dans le numéro de l'été 1999. J'y ai trouvé un lien avec les faits historiques qui ont eu lieu sur le Richelieu et dont j'ai parlé dans les numéros précédents du Hublot.

L'article commençait ainsi : « *Savez-vous que plusieurs membres de l'escadrille Fort-St-Jean manifestent beaucoup d'intérêt pour l'histoire nautique du Haut-Richelieu? Ce qui suit peut ressembler à une histoire de pêche, mais malgré les apparences, ce n'est que la vérité.*

*Lors d'une réunion de la passerelle de l'escadrille, Yves Lyburner annonçait triomphalement qu'il avait trouvé, au bout de son quai, deux boulets de canon de treize livres.*

*Le commandant Denis Brosseau a alors répliqué : « Y'a rien là, il y a de cela une dizaine d'années, lors d'une excursion de plongée sous-marine, nous en avons trouvé deux plus gros. »*

*Le propriétaire d'un commerce situé sur la place du Quai, à Saint-Jean, a chez lui...de la faïence d'époque, des outils anciens, une pleine caisse d'authentiques pipes de plâtre, toutes intactes. Tous ces vestiges d'époque ont été repêchés du Richelieu.»*

« Où cela? » demanderez-vous.

*La rivière Richelieu est « une rivière pleine d'histoire », nous dit l'Office du tourisme et des Congrès du Haut-Richelieu. Entre Saint-Jean et Iberville, à l'entrée du canal, ici et là au large du Collège militaire. Aux alentours de Saint-Jean-sur-Richelieu jusqu'à Notre-Dame-du-Mont-Carmel, en passant par Saint-Paul de l'île-aux-Noix. Ces lieux foisonnent de trésors déjà découverts ou encore... à découvrir.*

Mais les trésors ne sont pas tous enfouis. L'année dernière, nous avons accueilli une nouvelle personne sur la passerelle de l'escadrille nautique Belœil : Nathalie Gauthier, une personne chaleureuse à l'énergie débordante.

Nathalie et son conjoint, David Falardeau, ainsi que leurs trois enfants, Maxime, Guillaume et Noémie, alors âgés respectivement de treize, dix et sept ans, ont vécu une aventure exceptionnelle, un périple à voile de plus de deux ans.

En janvier 2016, nous avons assisté à la première de deux conférences que la famille présentait à la polyvalente de Belœil. Comme Nathalie l'a expliqué : « c'est le rêve d'échapper à la routine *méto-boulot-devoirs-dodo* qui motiva l'équipage pour se lancer à la découverte de nouveaux horizons et de nouvelles cultures ». Tout d'abord, après des années de préparation, quoi de mieux que *Les Caraïbes* pour s'adapter à leur nouvelle vie?

Ils ont acheté un catamaran à Saint-Martin et navigué vers la Grenade, toujours bien entourés d'amis plaisanciers qui les ont guidés et conseillés. Ils ont aussi visité les îles San Blas de Panama.

Puis, après avoir traversé le canal de Panama, ils se sont lancés vers la grande aventure : la traversée du Pacifique jusqu'à La Nouvelle-Zélande. Mais ici, l'aventure est tout autre. Tout est plus loin, plus intense, incomparable. De nouveaux défis doivent être relevés, mais les récompenses sont à l'avenant. Après les Galapagos, la Polynésie française, les îles Cook, les îles Tonga, la Nouvelle-Zélande...

Les images sont magnifiques, les rencontres chaleureuses, qu'elles soient humaines ou animales. On a envie d'être là, mais c'est si loin et il y a tellement d'endroits magnifiques accessibles seulement en petit bateau...

Des séquences vidéo nous permettent d'avoir la sensation d'y être, nous aussi, et j'ai bien aimé la Nouvelle-Zélande où l'on retrouve le décor naturel du *Seigneur des anneaux*.

J'ai pu voir et écouter la seconde partie de cette conférence qui a eu lieu à la CONAM, le 6 avril dernier, alors que sévissait la dernière tempête de l'hiver.

Si vous désirez présenter cette conférence en deux parties à votre escadrille, contactez Nathalie à [nathgauthier@yahoo.com](mailto:nathgauthier@yahoo.com) ou au 450 339-3067.



Don Griffin, AP, officier de formation national  
Escadrille nautique Capilano

## Don Griffin, PA - Officier national à la formation

Au moment où nous nous préparons pour nos activités nautiques estivales, nous devons aussi nous assurer que toutes les escadrilles ont mis en ligne sur [boatingcourses.ca](http://boatingcourses.ca) ou [ecpquebec.ca](http://ecpquebec.ca), la liste des cours qui seront offerts à l'automne afin que les futurs étudiants puissent déjà s'inscrire aux cours qu'ils prévoient suivre à l'automne. Voici la liste des cours offerts :

Anglais	Français
Boating 1 – Boating Basics – PCOC	Nautisme 1 : <b>Sur l'eau</b> - CCEP (carte de conducteur d'embarcation de plaisance)
Boating 2 – Beyond the PCOC	Nautisme 2 : <b>Navigation nautique</b> , 1 <sup>re</sup> partie –navigation à vue
Boating 3 – Introduction to Navigation	Nautisme 3 : <b>Navigation nautique</b> , 2 <sup>e</sup> partie –navigation sur la carte
Boating 4 - Seamanship	Nautisme 4 : <b>Matelotage</b>

En plus des cours indiqués ci-dessus, nous avons certains cours avancés qui peuvent être offerts selon la demande. Allez sur notre site web pour connaître les autres cours qui pourraient être offerts dans votre région.

Au nom du Département de la formation, je vous souhaite une saison de navigation agréable et sécuritaire.

## C/C/R Joseph Gatfield, NJ - Affaires extérieures

À titre de représentant des Affaires extérieures, j'ai pensé qu'il serait intéressant pour les membres de savoir avec quelles organisations les CPS-ECP ont des liens ou avec qui elles collaborent. La liste suivante n'est peut-être pas exhaustive, mais elle indique bien les liens qui unissent les CPS-ECP avec ces organismes au Canada et dans le monde. L'expertise des CPS-ECP est reconnue par tous ces groupes, lesquels considèrent notre organisation comme le chef de file en formation de sécurité nautique, prouvant ainsi qu'on peut s'amuser sur l'eau et sauver des vies.

- United States Power Squadrons (USPS) – de bonnes et fortes relations de travail dans tous les aspects qui préoccupent les deux organisations.
- Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) – bonnes

relations de travail avec Transports Canada (TC) et d'autres organisations nautiques au Canada.

- Conseils consultatifs régionaux de la navigation de plaisance (CsCRNP) – même action que l'organisme précédent, mais au niveau régional. Les CPS-ECP ont un représentant dans chaque région.
- National Recreational Boating Advisory Council (NRBAC) aux États-Unis – Les CPS-ECP ont un représentant attitré auprès de cet organisme et il peut donc donner des conseils à Transports Canada (TC) au sujet des problèmes relevés ou des tendances en navigation de plaisance.
- Association maritime du Québec (AMQ), Boating Ontario, Conseil québécois du nautisme (CQN) – bonnes relations de travail sur plusieurs aspects de la navigation de plaisance.
- United Safe Boating Institute (USBI) – regroupe les principaux organismes à but non lucratif au Canada et aux États-Unis afin qu'ils participent d'une seule voix à différentes campagnes sur la sécurité nautique. Les CPS-ECP ont présentement trois directeurs au USBI.
- National Association of State Boating Law Administrators (NASBLA) – Les CPS-ECP ont des représentants au *Education Standards Panel* et actuellement aux comités de formation.
- Conseil canadien de la sécurité nautique (CSBC) – Un membre des CPS-ECP fait partie du Conseil d'administration.
- National Safe Boating Council (NSBC) – L'équivalent du CSBC aux États-Unis. Les CPS-ECP en sont membres et envoient des représentants à leurs réunions semestrielles qui en retour font un rapport aux membres.
- International Boat and Water Safety Summit (IBWSS) – Rencontre annuelle qui permet de regrouper des représentants d'environ six pays. Les CPS-ECP y sont toujours présents.
- National Marine Manufacturer's Association (NMMA) – Les CPS-ECP en sont membres afin de rester à jour sur les tendances actuelles.

Les CPS-ECP n'envoient pas de représentants assidus à tous ces organismes. Je reviens justement d'une réunion du IBWSS au cours de laquelle le capitaine F. Thomas Boross, représentant des *United States Coast Guard*, a remercié devant





## ESCADRILLES CANADIENNES DE PLAISANCE

Publié sous l'égide du  
Conseil d'administration

Officier national des communications  
Susan Cooper

Rédactrice en chef  
Jocelyne Guimont

Directrice artistique  
Vanessa Schimdt

Photographe  
Don Butt, PA

Traduction  
Lise Blais, NS  
Paul Chevrette, NS  
Pierre Giguère, PA  
Jocelyne Guimont

Révision linguistique  
Jocelyne Guimont  
Serge St-Martin, NJ

Collaborateurs à la rédaction  
Elizabeth Caron  
Pierre Dorval, PA  
R. John Garside, PA  
John Gullick, PA  
Doug Herchmer  
Bradley Schmidt

**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 en-  
voyés au siège social des CPS-ECP ou à  
lehublot@cps-ecp.ca

**Escadrilles canadiennes de plaisance**  
26 Golden Gate Court  
Toronto, ON M1P 3A5  
1-888-277-2628 F. 416-293-2445  
Courriel : lehublot@cps-ecp.ca  
Internet : www.cps-ecp.ca

Directeur général  
Walter Kowalchuk

l'assemblée tous les organismes présents. J'ai ressenti beaucoup de fierté lorsqu'il a nommé notre organisme et qu'il m'a demandé de remercier les 20 000 membres des CPS-ECP pour leur contribution à la sécurité nautique et la baisse record du nombre de noyades répertoriées au cours des quatre dernières années. Capitaine, votre message a été transmis et au nom des CPS-ECP, MERCI!

### **Douglas Stewart, PA, officier national aux finances**

La date de fin de l'exercice financier pour toutes les escadrilles et tous les districts des CPS-ECP est le 31 mars. Nous avons mis à la disposition des officiers des escadrilles et des districts les ressources nécessaires pour les aider à effectuer cette tâche. Vous trouverez dans le système en ligne des CPS-ECP, ou WBAS, tous les formulaires appropriés ainsi que les marches à suivre nécessaires. La date limite fixée pour soumettre ces

états financiers annuels et le rapport de vérification interne est le 30 juin.

Si des officiers d'escadrille ou de district ont besoin d'aide ou ont des questions à poser, ils peuvent communiquer avec le trésorier national, Doug Stewart, à nfo@cps-ecp.org.

Des officiers des CPS-ECP ont envoyé leurs notes de frais trop longtemps après avoir fait ces dépenses. Comme toutes les dépenses sont assujetties à des procédures budgétaires, nous devons recevoir les notes de frais dans un délai raisonnable. Il est écrit dans le manuel des officiers des CPS-ECP que toutes les notes de frais doivent être soumises dans un délai de trois mois suivant la date de l'achat et certainement au cours de la même année financière!

## Le HERCHMER de la GRC

Doug Herchmer

Le monde est petit...  
Ma conjointe Joanne et moi avons assisté à la fête de Noël organisée par l'escadrille nautique Nanoose, tenue au Club de golf Fairwinds, où elle a gagné un des prix de présence. Il s'agissait d'un beau livre illustré grand format intitulé : « The History of the RCMP Marine Services » (traduction : *Histoire des services maritimes de la GRC (Gendarmerie royale canadienne.)*)

Alors qu'elle feuilletait les pages et regardait les nombreuses photos, en compagnie de Mike Patterson, elle a vu le nom « HERCHMER » sous la photo d'un ancien dragueur de mines de la Marine. C'était un bâtiment construit en 1942 et commandé sous le nom « HMCS Truro ». Il a été transféré de la MRC (Marine royale canadienne) à la GRC en 1945 et rebaptisé « RCMP

Herchmer », bien qu'il n'ait jamais été commandé par la GRC et qu'il se soit retrouvé en 1946 à la Corporation des biens de guerre, puis vendu à un propriétaire privé.

Il s'est avéré que le nom « Herchmer » a été donné en l'honneur de mon arrière-grand-père, le colonel Lawrence William Herchmer, le cinquième commissaire de la GRC, qui a servi de 1886 à 1900 et qui est décédé à Vancouver, en 1915.

Si Joanne n'avait pas gagné ce prix de présence, nous n'aurions probablement jamais entendu parler du livre ou de l'ancien dragueur de mines.

Quelle coïncidence et quelle belle surprise!



Bradley Schmidt, escadrille nautique Markham-Agincourt

Au risque de passer pour un p'tit vieux, je trouve que la vie file comme l'éclair. Combien d'entre nous ont l'habitude de dire que « le temps passe vite »? Je n'aime pas cette expression, mais je constate qu'elle est bien actuelle. Il est amusant de constater comment le temps réussit à faire la distillation fractionnée des faits divers de tous les jours pour créer les meilleurs moments qui demeureront gravés dans notre mémoire. L'important, aujourd'hui, est de garder cette « distillation » bien active. Respecter les traditions d'une part, mais aussi trouver d'autres raisons de fêter. C'est le secret pour rester jeune de cœur. Par exemple, qu'avez-vous planifié pour l'été 2016? Quels sont les incontournables de votre été? Tenterez-vous quelque chose de nouveau? De quoi aimeriez-vous parler lundi matin durant la pause-café?

En Ontario, l'été débute de façon non officielle le 24 mai, soit la fin de semaine de la fête de la Reine Victoria\*. C'est à cette date que commence le pèlerinage annuel vers le nord. Il n'est pas difficile de remarquer dans les bouchons de circulation à la sortie des villes, les villégiateurs, campeurs, canoteurs, kayakistes ou plaisanciers; ou encore les automobiles, camions, VUS chargés à plein et porte-bagages ou de remorques surchargées. Nombreux sont ceux qui reprennent leurs vieilles habitudes, pour s'arrêter chez *Weber's* ou au magasin *Muskoka* sur la route 11, ou encore déguster la meilleure tarte aux pommes au Big Apple sur la 401. Les marinas et terrains de camping accueillent alors leurs premiers visiteurs de la saison. La population saisonnière grossit. Personnellement, je fais ma première saucette dans le lac, une tradition annuelle de longue date, qui est souvent exécutée durant une chute de neige! Quelques semaines plus tard, à l'occasion de la fête des Pères, je vais pêcher avec papa. Puis, les jeunes terminent l'école. Avez-vous pensé à les inscrire à un camp de vacances ou un programme d'été? Le mois de juillet débute avec fracas partout au pays avec la fête du Canada. Voir les feux d'artifice à partir d'une embarcation est une tradition pour plusieurs, une activité que j'aimerais tenter. Assister aux feux d'artifice sous les étoiles à partir de son propre bateau est possible dans plusieurs villes et ports au pays. La chaleur du mois de juillet persiste durant la longue fin de semaine du mois d'août et même plus

\* fête des Patriotes, au Québec

tard. Tout au long de ces mois d'été, l'essentiel pour nous est d'arriver le plus vite possible au chalet ou au terrain de camping, faire des barbecues, aller en bateau, nager, profiter de la chaleur, sans oublier les soirées autour d'un feu de camp à écouter les joutes de baseball.

Voici quelques idées pour créer les meilleurs moments et instaurer de nouvelles traditions au cours de l'été 2016 :

- Quand la saison de pêche débute-t-elle et se termine-t-elle pour vos poissons préférés? Ajoutez ces dates à votre agenda et planifiez une excursion de pêche où, souhaitons-le, vous attraperez votre repas (mais au cas où, assurez-vous d'avoir du *Captain Highliner* dans le congélateur).
- Le jour de l'ouverture des écluses, soyez le premier de votre groupe d'amis à passer les écluses ou encore planifiez un rassemblement et traversez les écluses ensemble.
- Partez en bateau pour vous acheter une crème glacée, même si le trajet est plus long qu'en voiture.
- Faites une longue promenade en ski nautique ou sur un tube. Cet été, j'ai l'intention de traverser le lac d'une extrémité à l'autre sur un tube.
- Planifiez un repas sur la berge; apportez votre barbecue et votre glacière et découvrez un endroit sur le lac où il est permis d'arrêter ou de mouiller votre ancre pour une baignade ou pour casser la croûte.
- Faites une baignade à partir de votre bateau.
- Faites une promenade à basse vitesse en soirée pour bien profiter du paysage et rencontrer vos voisins sur leurs quais.
- Sélectionnez une destination et partez en canot.
- Apprenez à utiliser une planche à rame.
- Essayez une planche nautique ou pratiquez le ski nautique.
- Explorez un nouveau plan d'eau.
- Invitez un ami ou un collègue à faire de la plaisance.
- Procurez-vous la CCEP (carte de conducteur d'embarcation de plaisance).
- Louez ou faites l'essai d'une motomarine.

Quoi que vous décidiez de faire cet été, faites-le en toute sécurité. L'essentiel est de se remémorer ces traditions pour les bonnes raisons. Alors, à bientôt sur le lac!



John Gullick, PA, Gestionnaire des programmes gouvernementaux et des projets spéciaux

## **Ai-je besoin d'un permis d'embarcation de plaisance pour mon bateau s'il est pourvu d'un moteur de moins de 7,5 kW (10 ch) lorsque je vais aux États-Unis?**

On m'a récemment posé cette question à laquelle je n'ai pas pu répondre immédiatement. Il m'a fallu faire quelques recherches.

Prenons d'abord un peu de recul pour mieux connaître le contexte.

Il y a quelques années, la personne demandant cette information naviguait à bord d'un voilier équipé d'un moteur hors-bord de 9,9 ch.

Plusieurs d'entre vous seraient intéressés de savoir pourquoi 9,9 ch. C'est que, au Canada, seuls les bateaux équipés de moteurs de 10 ch (7,5 kW) ou plus sont tenus de posséder un permis d'embarcation de plaisance ou d'être immatriculés. Il ne faut pas confondre le permis d'embarcation de plaisance avec la carte de conducteur d'embarcation de plaisance (CCEP). Le permis d'embarcation de plaisance est représenté par les lettres et les numéros inscrits de chaque côté de l'étrave du bateau et il est consigné dans un document écrit qu'il est requis d'avoir à bord.

Fin de digression, retournons à notre propos.

Le plaisancier à bord de son voilier entrait dans un port américain et devait se rapporter au Bureau des douanes et d'immigration. Chaque personne à bord devait avoir en main le formulaire I-68 pour éviter toute difficulté. Le douanier demandait alors le numéro du permis d'embarcation ou le document d'immatriculation du bateau. Comme le bateau avait un moteur de seulement 9,9 ch, il n'y avait ni permis, ni immatriculation. Sans ces documents, le douanier enjoignait alors au plaisancier de quitter immédiatement les eaux américaines sous peine d'arrestation et de saisie du bateau. Le capitaine pouvait argumenter qu'au Canada ces documents n'étaient pas exigés, le douanier restait de marbre. Mais parce que c'était le soir ou que la météo

était défavorable, il permettait que le bateau reste pour la nuit, à la condition de partir au matin.

Par la suite, le plaisancier est souvent retourné aux États-Unis et l'exigence du permis ou de l'immatriculation n'a plus jamais été soulevée. Mais la question demeure. Un navire canadien qui entre en eaux américaines doit-il détenir un permis ou une immatriculation, même si cette exigence n'existe pas au Canada?

Voici ce que Transports Canada recommande fortement :

Toute embarcation de plaisance canadienne qui entre dans les eaux américaines ou dans les eaux territoriales de n'importe quelle nation devrait détenir un permis d'embarcation de plaisance ou être immatriculée au Canada, même si ce n'est pas exigé au Canada.

Voici la justification.

Par les temps qui courent et dû au souci que chaque nation a de sa sécurité, il est normal qu'un douanier puisse clairement identifier la provenance d'une embarcation, le Canada en l'occurrence. Le seul moyen d'y parvenir, c'est de voir le permis d'embarcation de plaisance ou l'immatriculation. Sans cela, le bateau peut provenir de n'importe où, même si le capitaine, l'équipage et les passagers possèdent tous les documents personnels nécessaires.

La réponse à la question initiale est donc tout à fait claire.

Si vous avez des questions pour John, faites-les parvenir à : [lehublot@cps-ecp.ca](mailto:lehublot@cps-ecp.ca)



# Entrevue avec un membre du Conseil d'administration

## Cathie Johnstone

R. John Garside, PA



### Les CPS-ECP, une tradition familiale

À titre de nouveau rédacteur en chef du *Port Hole*, j'ai pensé qu'il serait intéressant pour les membres de lire une entrevue faite auprès de l'un de nos administrateurs. Une lecture rapide de la liste des membres du Conseil d'administration national m'a laissé devant l'embarras du choix. J'ai opté pour l'officier exécutif national, Cathie Johnstone, avec qui j'ai eu la plus intéressante et enrichissante des conversations.

C'est à l'âge tendre de quatre ans que Cathie a connu les CPS-ECP, au moment où son père est devenu membre de l'organisation en tant que plaisancier. Par la suite, son père a rapidement pris le commandement de son escadrille locale. En 1973, lorsque les femmes ont été autorisées à être membres à part entière, la mère de Cathie a, elle aussi, grimpé les échelons et pris la direction de son escadrille. C'était donc une affaire de famille.

Cathie a joint les CPS-ECP en 1980 et l'escadrille Ottawa est alors devenue son foyer. Cependant, comme elle travaillait au niveau national avec sa mère, qui présidait le Comité de reconnaissance en sécurité nautique Lemon Hart, les dirigeants de son escadrille étaient quelque peu perplexes que Cathie reçoive des galons de mérite, elle qui n'était même pas membre de la passerelle locale. Éventuellement, Cathie a occupé un poste au sein de son escadrille et elle n'a cessé de grimper les échelons. Il est intéressant de savoir qu'elle est devenue commandante

de son escadrille l'année même où elle est devenue membre à vie des CPS-ECP.

Au contact des membres de la passerelle, elle a compris l'importance du travail d'équipe pour mener à bien les projets. Cathie a aussi réalisé à quel point il est nécessaire de rester près de tous les membres, surtout lorsqu'on cherche à assurer la relève. Elle a elle-même recruté les instructeurs actuels pour le cours de Navigation nautique au sein de son escadrille.

Avoir un bateau sur la rivière Rideau permet de faire des croisières intéressantes. En plus de naviguer sur le canal Rideau lui-même, on a accès à la rivière des Outaouais et, à l'autre bout du canal, au lac Ontario. Les croisières estivales sont soigneusement planifiées. Lors d'une croisière de quatre semaines, Cathie et son conjoint se sont dirigés vers le nord-est, aussi loin que Chicoutimi sur le Saguenay, au nord du Saint-Laurent. Une autre croisière de quatre semaines les a dirigés vers le sud, le long du canal Érié et du fleuve Hudson jusqu'à la ville de New York.

Aussi plaisant qu'il soit de naviguer, il faut accepter que parfois les journées paraissent longues et que, malgré la plus soignée des planifications, la marina visée soit fermée ou même inexistante. Cependant, il est relaxant de naviguer sur le Chris-Craft Corinthian puisque celui-ci se déplace à environ huit nœuds, ce qui permet d'admirer le paysage tout à loisir.

Cathie a participé aux conférences nationales des CPS-ECP où elle a présidé pendant cinq ans aux rencontres des commandants d'escadrille. Une des activités qui l'amusait aux rencontres nationales, c'est l'appel de toutes les escadrilles lors de l'AGA (assemblée générale annuelle) du samedi matin. Elle s'était dit qu'elle aimerait faire cet appel. Puis, elle est devenue commandante de district et ensuite administratrice, et elle s'est fait connaître pour son dévouement et son dynamisme. Elle a tout de même été étonnée et agréablement surprise lorsque Joe Gatfield lui

a offert le poste de secrétaire nationale. Elle a depuis fait l'appel général des escadrilles aux deux dernières AGA.

Pour Cathie, c'est enrichissant de travailler avec les officiers du national, car chacun y apporte son dévouement, ses talents particuliers et sa bonne volonté. Elle admet être encore en apprentissage de son nouveau rôle d'officier exécutif. Elle espère faire honneur à ses prédécesseurs et laisser sa marque aux CPS-ECP.

Cathie est convaincue que la nouvelle procédure de sélection des candidats à l'élection au C. A. est bénéfique pour les membres. Elle met l'accent sur le fait que « Chacun peut postuler un poste, ce qui élargit grandement le choix des candidats. » Il faut se rappeler que traditionnellement, seulement les commandants et les officiers à la formation de district pouvaient accéder aux postes de direction. Cathie pense que « cette procédure plus démocratique va entraîner les CPS-ECP vers l'avenir. »

Comme officier exécutif national, Cathie dirige quatre comités: RAMAR, VCEP (vérification de courtoisie des embarcations de plaisance), TI (technologie de l'information et des communications) et le comité des congrès nationaux. Chacun de ces comités réunit une équipe de bénévoles dévoués qui lui rendent la tâche moins lourde.

Lorsqu'on demande à Cathie de prédire l'avenir des CPS-ECP, elle répond : « Je crois que nous allons vivre une croissance grâce à l'utilisation des nouvelles technologies et aux nouvelles façons de transmettre la formation. » Pour ce qui est de son avenir personnel en 2016, elle dit : « Je suis encore en apprentissage de mon nouveau rôle, mais il ne fait pas de doute que nous devons collaborer à tous les niveaux pour faire avancer les CPS-ECP. »



# Le sauvetage d'un bateau à la dérive

Jeff Booth, Escadrille nautique Vancouver

Nous sommes entrés dans la baie de Bedwell du bras de mer Indian Arm en Colombie-Britannique, à la tombée du jour. Après un examen attentif de la profondeur sur la carte, additionnant l'amplitude maximale de la marée et la hauteur de la proue, j'ai calculé un rapport 4:1, nécessitant une chaîne sur toute la longueur, et j'ai jeté l'ancre. Après m'être assuré d'avoir une bonne prise sur le fond, j'ai laissé aller la chaîne. Avant de nous installer pour la nuit, j'ai saisi la meilleure pièce d'équipement qu'un plaisancier se doit d'avoir à bord, un télémètre à laser. J'ai reçu ce télémètre à laser comme cadeau de fête, cette année. Je le surnomme «l'argument ultime». J'ai immédiatement entrepris de marquer les objets entourant notre position d'ancrage, en prenant note des distances. Un voilier, à 61 mètres. Un quai, à 45 mètres. Un autre bateau à l'ancre, à 78 mètres. Après avoir ajusté l'alarme d'ancrage sur le lecteur de cartes, j'ai amorcé un nouveau tracé. C'est toujours intéressant de voir les figures formées par un tracé, lorsqu'on est à l'ancre. On peut en apprendre beaucoup sur les effets du vent et du courant, à l'ancre, peu importe l'endroit où l'on se trouve.

Le lendemain, à mon réveil, j'ai constaté que nous avions pivoté de 180 degrés avec la marée descendante. Le vent s'était levé du sud-ouest, provoquant une forte poussée vers le nord-est, combinée avec une marée en retrait. J'ai jeté un coup d'œil vers le voilier que j'avais marqué à une distance de 61 mètres la veille et pris mon télémètre pour une vérification. Il se trouvait maintenant à 102 mètres. En début d'après-midi, le vent avait continué de forcer du sud-ouest et le bateau me semblait être beaucoup plus loin que lors de mon observation du matin, alors je l'ai marqué de nouveau, à 308 mètres, bien au-delà de la bouée d'information « zone sans vagues ». Je ne connais pas

beaucoup de plaisanciers qui se permettent plus de 1 000 pieds de câblot d'ancre, alors il m'apparaissait évident que ce voilier chassait sur son ancre!

Parce que le vent soufflait d'une direction constante, il était difficile de remarquer si le voilier draguait son ancre, alors qu'il faisait continuellement face au vent, sans errements latéraux, pendant qu'il reculait très lentement. Heureusement, si l'on regarde au nord-est de la baie de Bedwell, il y a peu d'obstacles jusqu'aux îles Twin, à environ 2 milles nautiques. J'ai fait part de mes observations à mon ami John, puis nous avons sauté dans son canot pneumatique, en direction du bateau.

À notre arrivée au voilier, il était clair qu'il n'y avait personne sur le bateau, puisque la profondeur se situait bien au-delà de 150 pieds, et que l'ancre, selon toute apparence, était suspendue sous le bateau, sans toucher le fond. Je suis monté à bord et j'ai cherché une carte « appel en cas d'urgence ». Si vous n'en avez pas déjà une, je vous conseille fortement d'en mettre une de chaque côté de votre bateau, à un endroit facilement visible, avec votre nom et le numéro de téléphone en cas d'urgence. En ce qui nous concerne, j'ai cherché, mais je n'en ai pas trouvé. Le panneau d'écouille était barré, et en regardant par les fenêtres, je n'ai vu aucun objet personnel à bord. Je me suis déplacé vers la proue et j'ai agrippé l'aussière de nylon en tentant de relever l'ancre à la main. À ma grande surprise, le câble était très difficile à lever, même de quelques pieds; ce qui y était attaché semblait très lourd. Il était surprenant que le bateau puisse être parti à la dérive avec ce genre de poids au bout de son câblot d'ancrage.

J'ai jeté un coup d'œil aux alentours immédiats et noté une bouée d'amarrage privée, qui se trouvait par le travers lorsque



nous avons abordé le bateau, mais maintenant elle paraissait être 200 mètres plus loin. Nous dérivions alors rapidement au gré du vent. Ramassant quelques cordages libres sur le pont, nous avons attaché le canot pneumatique en tandem, côté tribord. J'ai détaché la barre, et à l'aide du moteur hors-bord du canot pneumatique, nous avons réussi à nous déplacer, manœuvrant à l'aide du gouvernail du voilier. Nous nous sommes dirigés alors vers la bouée privée et, à notre arrivée, nous avons attaché la proue à l'anneau d'amarrage, le tout complété par un arrangement en patte d'oie. Revenus à bord du canot pneumatique, nous nous sommes dirigés vers mon bateau. De retour à bord, j'ai contacté la radio de la Garde côtière de Victoria sur le canal 83A et leur ai donné la description du bateau, son nom, son numéro de permis d'embarcation et les coordonnées de position en latitude et longitude.

Le lendemain, nous avons levé l'ancre pour remonter Indian Arm vers une nouvelle destination. En regardant vers le bateau que nous avons secouru, j'ai remarqué qu'un kayak y était maintenant amarré. Je me suis dirigé vers le bateau et y ai

trouvé le propriétaire, tout en remerciements, et exprimant sa gratitude pour le sauvetage de son voilier parti à la dérive. Par la suite, nous avons continué selon nos plans pour le reste de la fin de semaine.

Les plaisanciers des CPS-ECP sont des gens sympathiques et bien informés. Naviguer de façon sécuritaire est réellement une affaire de connaissances et une formation adéquate peut améliorer de façon significative notre expérience et notre plaisir en bateau. Demeurer alerte, observer régulièrement l'environnement immédiat et agir de façon appropriée lorsque la situation l'exige sont la garantie d'une expérience agréable de navigation de plaisance. Peut-être avez-vous remis à plus tard votre inscription à un prochain cours dans la continuité de votre formation en navigation? Prenez un moment et inscrivez-vous maintenant à un cours, à : [www.ecpquebec.ca](http://www.ecpquebec.ca).



## Vos fusées sont-elles bonnes?

Si la date de fabrication inscrite sur vos fusées de détresse est inférieure à 2012, elles sont déjà périmées. Vous ne devez pas les allumer, ni les jeter à l'eau, ni les déposer dans vos ordures ménagères. L'élimination de ces fusées est un dilemme permanent pour tous les plaisanciers au pays. Afin d'aider les plaisanciers à se débarrasser de leurs fusées périmées de façon sécuritaire et soucieuse de l'environnement, les CPS-ECP, en collaboration avec certains marchands C I L, ont mis sur pied les *Jours d'information sur l'équipement de sécurité et de cueillette de fusées périmées*. Au cours de cette période, vous pourrez en apprendre davantage sur l'équipement de sécurité requis et vous débarrasser de vos fusées périmées, sans frais, et de façon sécuritaire.

Selon les normes établies par Transports Canada, la durée de vie des fusées de détresse est de quatre ans, à partir de la date de fabrication. Cela signifie que les plaisanciers doivent remplacer leurs fusées après trois ou quatre saisons de navigation. Donc, si la date de fabrication de vos fusées

est 2012, elles seront périmées au cours de l'été. Vous devrez les remplacer...c'est la loi!

Il existe quatre types de fusées : Type A – Fusées à parachute, Type B – Fusées à étoiles multiples, Type C – Feux à main, Type D – Signaux fumigènes. Pour obtenir de l'information sur les caractéristiques propres à chaque type de fusées et sur le nombre de fusées requis sur votre bateau, veuillez consulter le *Guide de sécurité nautique* de Transports Canada à <http://www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/TP-511f.pdf>. Pour obtenir de l'information sur l'équipement de sécurité requis, sur les journées de cueillette des fusées périmées et le lieu où elles auront se tiendront, allez sur : [www.cps-ecp.ca](http://www.cps-ecp.ca) ou appelez au 1-888-277-2628.

Contribution financière de :



Transport  
Canada

Transports  
Canada



# Microrafale à Chrysler Park



Pierre Dorval, PA  
Escadrille nautique Québec

Été 2015, destination les Milles-Îles. Après une première escapade en 2009, au cours de laquelle nous nous étions rendus jusqu'à Kingston – faut dire que nous n'avions que trois semaines de vacances à l'époque – nous avons ensuite atteint Waupoos dans la baie du Prince-Édouard, au nord-est du lac Ontario, en 2012. Pour ce troisième périple, on visait effectuer une traversée du lac Ontario.

En fait, Sodus Bay, du côté américain, est l'objectif que s'était fixé mon amirale. L'article d'*Elizabeth Caron* de l'escadrille nautique Lac St-François, paru dans « Le Hublot » et publié dans la revue « l'Escale nautique », à l'automne 2014, lui avait fait découvrir un phénomène géologique qu'elle voulait absolument aller voir de ses propres yeux. Il s'agit de drumlins, un dépôt glaciaire constituant les falaises qui bordent le lac Ontario dans ce secteur et qui se ravine sous l'effet de l'érosion pour former des pics acérés délimitant les escarpements par des glissements de terrain en forme d'amphithéâtre.

Nous avons quitté Québec le 9 juillet au matin avec l'objectif d'arriver le plus rapidement possible aux Milles-Îles. Après les cinq premières longues journées de navigation, nous décidons de faire une pause à la marina de Chrysler Park pour la nuit. Nous y serons amarrés à 15 h et cette halte est la bienvenue.

Depuis notre départ, on a eu droit à des journées chaudes et humides. C'est pratiquement la première canicule de l'été. On en profite pour se délier les jambes, faire trempette dans la piscine et nous relaxer. On a enfin le temps d'un premier vrai petit 5 à 7 depuis le départ et on profite des tables à pique-nique et des BBQ, mis à la disposition des plaisanciers, pour un souper sur la terre ferme dans un beau décor.

Évidemment, ces journées estivales chaudes et humides sont propices à la formation de cellules orageuses et, alors que nous discutons après le repas, on a distingué au loin de gros nuages noirs. Craignant l'orage, on a remballé nos effets et on est retourné au bateau pour faire la vaisselle, mais plus particulièrement pour fermer les écoutilles et le « *full enclosure* » avant que la pluie ne nous tombe dessus. Sage décision, car le ciel s'est obscurci de façon menaçante et nous avons à peine eu le temps de tout fermer que les nuages nous ont rattrapés et des gouttes de pluie ont commencé à tomber.

Soudainement, l'orage sévit, le vent et la pluie s'intensifient. Quelques instants plus tard, c'est le déluge et la pluie tombe pratiquement à l'horizontale, frappant avec force dans les fenêtres du *dodger*. Tout à coup, le vent accélère en crescendo, accompagné d'un sifflement qui devient de plus en plus aigu. Ce phénomène a duré tout au plus une dizaine de secondes pendant lesquelles le bateau s'est mis à gîter sur bâbord à en écraser ses défenses sur la dent de peigne. Une fois ce coup de vent passé, la pluie a diminué et le vent s'est estompé complètement.

Alors qu'on se dit qu'on vient d'essuyer un bon gros grain, le faisceau lumineux d'une lampe de poche qui zigzague sur le ponton attire notre regard. La lueur bifurque finalement vers nous et quelqu'un cogne sur la coque. « Ça va? », et il enchaîne: « On ne partira pas d'ici demain, car les chaînes ont sans doute lâché sous la force du vent. Juste un peu plus loin, on pourrait même traverser sur l'autre ponton tellement les dents de peigne se sont rapprochées quand elles ne sont pas tout simplement enchevêtrées. » Étonnés, nous étions loin de nous douter que l'orage avait fait autant de dégâts. Et dire que ce n'était que la pointe de l'iceberg.

A priori, notre bateau ne semblait pas avoir subi de dommages, mais plus on se rapprochait des extrémités des pontons principaux, plus on voyait l'impact majeur de la rafale que nous avons subie. Sur terre, des arbres avaient été déracinés, des bancs de parc et le BBQ, dont on s'était servi, s'étaient renversés et abîmés. Il y a même un BBQ qui s'est retrouvé à la flotte.

Tim Robins, le maître de port venu constater les dégâts, nous a demandé de quitter nos bateaux et de nous rendre à la capitainerie en attendant ses directives pour la suite. Finalement, on nous a annoncé qu'on ne pourrait pas dormir sur nos bateaux cette nuit et qu'ils allaient s'occuper de nous loger à l'hôtel ainsi que de nous y transporter.

Le lendemain matin, un appel à la marina nous apprend qu'il est très improbable qu'on puisse partir aujourd'hui. À Crysler Park Marina, c'est le branle-bas de combat. L'accès est contrôlé, n'y entre pas qui veut. Le directeur général est sur

place, accompagné de membres du Conseil d'administration venus directement de Kingston pour constater les dégâts estimés à plus de 1 million de dollars. Des employés de Parcs Ontario sont venus prêter mains fortes et certains sont attitrés spécifiquement pour constater les dommages à nos embarcations, dans le but de remplir les formulaires de réclamations, le cas échéant.

Heureusement, notre bateau n'a subi aucun dommage, les défenses ayant fait leur travail. Il faut dire qu'à notre emplacement, le quai principal s'était très peu déplacé, alors qu'à l'extrémité, on parlait d'une distance de 15 à 20 mètres, soit l'équivalent de la largeur de l'allée. De plus, le bateau étant seul dans la dent de peigne, cela limitait les dommages qu'un bateau voisin aurait pu lui infliger au moment du coup de vent.

Alors que bûcherons et émondeurs s'affairent à débiter les arbres déracinés, d'autres redressent les quais en se déplaçant avec leur trépied, d'un point d'ancrage à l'autre tout en tirant les chaînes, quelques mailles à la fois. Pendant ce temps, les médias locaux étaient sur place pour réaliser leurs reportages et diffuser la nouvelle.

Pendant que les ouvriers tentent de rouvrir le passage pour nous permettre de partir, on nous offre d'aller visiter gracieusement « Upper Canada Village », de nous y conduire et de nous ramener en fin de journée.

De retour en fin de journée, on constate qu'à force de tirer sur les chaînes quelques mailles à la fois, ils ont réussi à écarter les pontons pour créer un espace libre d'environ 4 à 5 mètres, suffisant pour permettre aux visiteurs de pouvoir partir. Les météorologues d'Environnement Canada ont conclu que la marina avait subi une microrafale, soit un vent descendant qui se produit sous un orage et qui souffle en ligne droite contrairement à une tornade ou le vent souffle en tourbillonnant. ([https://fr.wikipedia.org/wiki/Rafale\\_descendante](https://fr.wikipedia.org/wiki/Rafale_descendante))

C'est ainsi que le lendemain matin, nous avons pu larguer les amarres. Le passage était étroit, mais le temps était calme et on s'est enfilé dans la brèche sans problème. On a donc pu poursuivre notre route, destination Brockville, la porte des Mille-Îles.

Je m'en voudrais de terminer ce récit sans féliciter et souligner la courtoisie et l'amabilité de toute l'équipe du maître de port, Tim Robins, de Crysler Park Marina, qui n'a ménagé aucun effort pour rendre notre séjour des plus agréables, malgré les événements et l'ampleur des tâches à accomplir.



# Partager son savoir avec les décideurs

Texte et photos Elizabeth Caron  
Escadrille nautique Lac St-François



1 : Trop mignon le vison, un habitué des berges du Saint-Laurent

Nous, navigateurs, jouissons d'une perspective bien différente de celle de la plupart des voyageurs terrestres. Les paysages, la faune et la flore se révèlent autrement et notre passage, si éphémère soit-il, est partagé avec toutes ces espèces dans le même milieu.

Ainsi, des espèces connues et moins connues, qui dépendent du milieu aquatique, nous sont dévoilées dans leur vie quotidienne ou à des phases cruciales de leur existence. Nous sommes également des témoins de l'état des choses, de la qualité du milieu ou de la détérioration d'un site.

Cette information, cette connaissance du lieu et du moment peuvent se transformer en précieux témoignage. Les décideurs qui proposent de protéger tel ou tel lieu ou d'entamer un programme de réhabilitation se basent sur des données qui proviennent de chercheurs, mais également de témoins du milieu. Ces gens, comme vous et moi, ont le pouvoir d'indiquer la présence d'une espèce, de confirmer l'importance d'une population ou de lancer un cri d'alarme en cas de problème.

Ainsi, la mise à l'eau des bateaux au mois de mai coïncide souvent avec la période de nidification de bien des espèces ailées. Dans mon cas, Rhéa, notre Hunter 410, passe l'hiver à la marina de Chrysler Park. Comme elle est située à un peu plus d'une heure de chez moi, nous pouvons y effectuer les travaux de début et de fin de saison, sans avoir à parcourir les deux heures et demie de route qui nous mène à ses quartiers d'été. Chaque printemps donc, nous la convoyons jusqu'à la marina de Portsmouth à Kingston.

Cette route d'un peu plus de 80 mn sillonne les Mille-Îles et elle nous fait redécouvrir, entre autres, les nids des balbuzards pêcheurs aménagés dans les arbres ou perchés sur les plateformes qui leur sont affectées. Si la saison est hâtive, nous savourons alors la chance d'observer les deux parents donner à deux ou trois rejetons affamés le fruit de leur pêche.

Avec les années, la connaissance des emplacements d'un nid de pygargue à tête blanche ou d'une colonie d'hirondelles à front blanc s'est approfondie. De la sorte, nous sommes à même de constater si une nouvelle génération de l'oiseau de proie parcourt le fleuve ou si la population de cette espèce d'hirondelles est en croissance. Imaginez combien ce serait tragique si, faute de ne pas avoir partagé ce savoir, le seul nid de pygargue sur cette route était détruit par une banale construction.

## Le Regroupement Québec Oiseaux

QuébecOiseaux est un organisme à but non lucratif qui regroupe et représente des individus et des organismes ayant un intérêt pour l'ornithologie au Québec. En plus de développer le loisir ornithologique, il participe à l'étude et à la protection des oiseaux. Parmi les moyens utilisés pour favoriser la pratique de l'ornithologie, le regroupement publie le magazine QuébecOiseaux, une publication d'une grande rigueur scientifique qui témoigne de toutes les activités ornithologiques dans la province et ailleurs dans le monde.

Le Regroupement QuébecOiseaux assure également l'acquisition et la diffusion de connaissances sur la répartition, l'écologie et la conservation des oiseaux et de leurs habitats, et



2



3



4

- 2 : Plus tard dans la saison, le pygargue juvénile maintenant de la taille de ses parents, sans avoir le plumage de l'adulte, se tient encore non loin du nid.
- 3 : Deux petites hirondelles à front blanc sur les parois de l'île Main Duck qui fait partie du Parc national du Canada des Mille-Îles.
- 4 : Un juvénile moins reconnu d'une espèce pourtant bien familière : le carouge à épaulettes.

par la mise en place de divers programmes de surveillance des oiseaux en péril. De plus, l'organisme intervient publiquement dans les dossiers ayant trait aux oiseaux au Québec.

### Les programmes NestWatch et SOS-POP

Si en naviguant, vous trouvez un nid le long de votre route ou encore dans votre cour ou dans un boisé à proximité, vous pouvez documenter le comportement des oiseaux en utilisant le programme NestWatch. QuébecOiseaux est le chapitre officiel de NestWatch pour le Québec. À ce titre, il travaille depuis plusieurs mois à la traduction du site Web géré par le Cornell Lab of Ornithology. Celui-ci sera prêt dans les prochains mois, mais vous pouvez quand même documenter vos observations dès maintenant.

Pour sa part, le programme SOS-POP permet un Suivi des populations d'oiseaux en péril. Les principaux objectifs de ce programme sont d'identifier les sites importants pour la conservation des oiseaux en péril et d'assurer le suivi de leur activité au fil des ans. Sous la supervision des responsables régionaux, les participants sont invités à visiter annuellement les sites de nidification des oiseaux en péril de leur région, de façon à assurer le suivi de l'activité des nicheurs.

Les données reçues sont intégrées à la banque de données sur les oiseaux en péril du Québec. Ces données servent notamment à fournir les renseignements nécessaires pour assurer la protection des sites de nidification de ces espèces. Afin de maximiser les retombées au niveau de la protection, des instructions et des priorités sont établies annuellement par

un comité de supervision. En 2016, le comité consultatif du programme SOS-POP a décidé de prioriser l'inventaire des sites de nidification du faucon pèlerin et du martinet ramoneur.

Toutes les données amassées au cours de ces inventaires sont compatibles et complémentaires à celles recueillies lors des suivis du Service canadien de la faune et du suivi des espèces en péril (SOS-POP). Les sites sont scrupuleusement notés et n'engendrent aucun dédoublement des données.

Enfin, on ne peut passer sous silence le Recensement des oiseaux de Noël (RON) qui se tient évidemment pendant notre saison de cale sèche. Créé en 1900, le RON est le projet de science citoyenne le plus ancien en Amérique du Nord. Pendant les campagnes, des dénombrements ont lieu dans plus de 2 000 agglomérations à l'échelle de l'hémisphère occidental.

Les renseignements que recueillent les milliers de participants bénévoles constituent l'un des plus importants ensembles de données sur la faune dans le monde. Les biologistes et les naturalistes voués à la conservation de ces espèces se servent régulièrement des résultats pour évaluer les tendances et la répartition des populations aviaires.

Le recensement consiste à dénombrer les oiseaux aperçus durant une journée, du 14 décembre au 5 janvier inclusivement. Les bénévoles parcourent des cercles établis de 24 km de diamètre. Habituellement, les groupes sont coordonnés à l'échelle locale par des clubs d'ornithologistes amateurs ou de naturalistes.

Tous les renseignements concernant ces programmes se trouvent sur le site du Regroupement QuébecOiseaux : [quebecoiseaux.org](http://quebecoiseaux.org).



# CONGRÈS 2016 DES CPS-ECP

25 au 30 octobre 2016



## Au plaisir de vous voir à Vancouver!

Le congrès annuel des Escadrilles canadiennes de plaisance se tiendra à Vancouver, à l'hôtel Sheraton Vancouver Wall Centre, du mardi 25 octobre au dimanche 30 octobre 2016. Pour la cinquième année d'affilée, la revue *Travel Weekly's* a décerné à cette ville le titre de « Meilleure destination au Canada ». Cette distinction annuelle est décernée par des agents de voyage accrédités. La beauté naturelle de cette ville n'a d'égale que ses importants services cosmopolites et son vaste choix d'attractions étourdissantes. Vancouver est vraiment l'une des villes les plus pittoresques au monde et elle se trouve en troisième place quant à l'importance de son industrie cinématographique en Amérique du Nord.

Les clients de l'hôtel Sheraton se trouvent au cœur de la ville, tout près des boutiques de la rue Robson et à proximité des lieux branchés de Yaletown et Granville Island, des marchés publics, des clubs, des galeries d'art, des théâtres et du quartier des affaires et de la finance de la ville. On y trouve aussi une variété de restaurants offrant une cuisine locale ou internationale.

## LIEU DU CONGRÈS ET HÉBERGEMENT

L'hôtel Sheraton Vancouver Wall Centre donne un service attentif et cette hospitalité dynamique cadre bien avec le style cosmopolite de la ville. On y trouve 733 chambres offrant des vues imprenables sur la ville, sur les montagnes environnantes et sur l'océan Pacifique. Les sites d'attractions les plus populaires sont : l'aquarium de Vancouver, la galerie d'art de Vancouver, le Musée maritime, Science World, le *Center for Performing Arts*, le *Queens Elizabeth Theatre*, le parc Stanley et, près de la rue Robson, le centre commercial *Pacific Centre*. Le musée d'anthropologie à UBC (*University of British Columbia*) attire aussi beaucoup de visiteurs.

## PROGRAMME PRÉLIMINAIRE

Le congrès 2016 de Vancouver se déroulera selon la marche à suivre habituelle des congrès précédents. En ce moment les principaux points à souligner sont les suivants :

L'inscription des participants au congrès débutera le mercredi soir, alors que les articles en compétition pourront être déposés à partir de midi, le même jour. La réunion d'orientation des administrateurs aura lieu le jeudi matin et des réunions suivront en après-midi. Une réception d'accueil pour les nouveaux venus aura lieu le jeudi à 16 h 30. Les réunions des commandants de district, des commandants d'escadrille et celles des membres du Département de la formation, ainsi que plusieurs séminaires d'information se tiendront le vendredi après-midi. Le thème de la soirée costumée du vendredi soir est « *Explorateurs de la côte Ouest* ». Comme par le passé, l'assemblée générale annuelle aura lieu le samedi matin, suivie dans la soirée par le gala et la soirée dansante du commandant en chef.

## EXCURSIONS

Dans le cadre du congrès annuel des CPS-ECP, le responsable des excursions, Darren Dyck, invite tous les membres à participer aux quatre excursions qui leur feront découvrir les beautés et la diversité de la ville de Vancouver. Il y a tant à voir à Vancouver et dans les environs que le comité organisateur a dû faire des miracles et choisir ce qu'il y a d'essentiel. Ici, chacun a quelque chose à découvrir et nous espérons sincèrement que vous participerez tous à au moins une excursion.

Pour de l'information sur les excursions, allez sur le site du congrès au : <http://vancouver2016.ca/index.php/fr/>. Inscrivez-vous aujourd'hui!



## ARTICLES EN COMPÉTITION

La compétition annuelle des CPS-ECP vise le matériel pédagogique, les albums de découpures, les publications, les peintures et les photos. Si vous expédiez votre article plutôt que de l'apporter au congrès, vous devez le faire avant le 1<sup>er</sup> octobre (voir le formulaire d'inscription). Si vous l'apportez au congrès, vous devez soumettre le formulaire d'inscription avant le 1<sup>er</sup> octobre. Dès votre arrivée, apportez l'article à la salle d'exposition. Veuillez remplir le formulaire d'inscription des compétitions, en indiquant si vous apportez votre article ou si vous l'expédiez. Veuillez SVP ne pas soumettre plus de trois photographies. Si vous participez à la compétition de sites Web, veuillez consulter le formulaire d'inscription pour obtenir plus de détails. Pour plus d'information, veuillez communiquer avec Anne MacDonald à [agmac@telus.net](mailto:agmac@telus.net).

---

### Formulaire d'inscription – Vancouver 2016

Prénom \_\_\_\_\_ Nom de famille \_\_\_\_\_ Niveau de formation \_\_\_\_\_

L'article sera expédié  Oui  Non L'article sera apporté au congrès  Oui  Non

Adresse \_\_\_\_\_ Ville \_\_\_\_\_ Province \_\_\_\_\_

Code postal \_\_\_\_\_ Courriel \_\_\_\_\_

Escadrille \_\_\_\_\_ District \_\_\_\_\_

Cochez votre division et fournissez une brève description de votre projet.

Div. 1 - **Matériel pédagogique** \_\_\_\_\_

Div. 2 - **Aides à la navigation** \_\_\_\_\_

Div. 3 - **Artisanat**

Artisanat en général \_\_\_\_\_

Présentations \_\_\_\_\_

Div. 4 - **Album de découpures** \_\_\_\_\_

Div. 5 - **Publications**

Bulletin de nouvelles \_\_\_\_\_

Histoires, poèmes et contes \_\_\_\_\_

Div. 6 - **Arts visuels**

Photographie \_\_\_\_\_

Peinture/Dessin \_\_\_\_\_

Div. 7 - **Nouveaux médias**

Meilleur segment du web\* \_\_\_\_\_

Art numérique \_\_\_\_\_

Présentation numérique \_\_\_\_\_

Photographie (numérique et pellicule) \_\_\_\_\_

Div. 8 - **Environnement** \_\_\_\_\_

\*Remplissez un formulaire en ligne pour vous inscrire à la compétition des sites web. La date d'échéance pour la réception des sites web est le 30 août 2016; toute modification apportée aux sites web après cette date ne sera pas prise en considération.

Tous les bulletins d'inscription et les articles en compétition que vous expédiez doivent être reçus au plus tard le 1<sup>er</sup> octobre 2016. Expédiez-les à Anne MacDonald, Competitions Entry, 11730 Blakely Road S, Pitt Meadows, B.C. V3Y 1H1.

Les articles en compétition seront évalués au cours du congrès et nous afficherons le nom des gagnants sur le site Web de la compétition. Pour consulter les règlements, allez à : [www.Vancouver2016.ca](http://www.Vancouver2016.ca). Bonne chance!

