

SEDNA IV, histoire de rêve et de passion

Par Jean Lemire



Martin Leclerc - Glacialis, ONF
et Gédéon Programmes



Le voilier a de quoi vous accrocher le regard: 51 mètres de longueur, trois mâts égaux de plus de 30 mètres, des voiles rectangulaires bleu azur sur enrouleur (gréement de type Indo Sail) et une coque d'acier profilée, sortie du célèbre chantier allemand Abeking & Rasmussen, reconnu comme l'un des plus prestigieux au monde. (Dans son récent classement des 100 meilleurs voiliers au monde, la revue *Yachting France* classe **SEDNA IV** au 36^e rang!) À voir son étonnante silhouette remonter le Saint-Laurent, on pourrait penser qu'un riche propriétaire étranger est

en balade chez-nous. Pourtant, il n'en est rien. Le voilier arbore le pavillon canadien et il est de propriété entièrement québécoise. Son port d'attache est Cap-aux-Meules, aux Îles-de-la-Madeleine, et l'accent chantant des Madelinots résonne fièrement à son bord. Au cours de la dernière année, **SEDNA IV** a complété le tour de l'Amérique du Nord, en quête de découvertes et d'aventures, que son équipage adapte pour le cinéma et la télévision. La relève de la célèbre **Calypso** du commandant Cousteau serait-elle toute québécoise? Chronique d'un rêveur...



La genèse

Dans les années 1990, il m'arrivait de louer des voiliers pour mes tournages cinématographiques. Souvent limité par la taille et l'autonomie des bateaux affrétés pour l'occasion, je me suis rapidement mis à rêver. J'imaginai un grand voilier entièrement aménagé en fonction de nos besoins cinématographiques, avec à son bord tout le matériel essentiel à la pratique du 7^e art: équipement de tournage dernier cri, studio de montage intégré, annexes stables et rapides, compresseur de plongée, laboratoire pour la recherche océanographique et système de

communication par satellite pour joindre la planète entière. Bref, un véritable studio de production mobile, capable de réaliser toutes les étapes d'une production cinématographique. Le voilier devait avoir une autonomie exceptionnelle pour permettre les longues missions sans escale et il devait être peu gourmand en carburant. Surtout, le bateau devait être solide, fiable et sécuritaire pour affronter les mers les plus hostiles de la planète. Mais comme mes moyens financiers se résumaient toujours à une peau de chagrin, on me qualifiait souvent de rêveur un peu fou.

Sedna IV au large de la Terre de Baffin, près de Clyde River, en août 2002



Jean Lamire - Glaciols, ONF et Cédion Programmes

Dans la baie de Fort Ross, **Sedna** attend que le vent d'est se lève pour libérer le détroit de Bellot et lui permettre de poursuivre sa route vers l'ouest.

Pendant 12 ans, j'ai consulté sans trop de conviction les petites annonces classées des grandes revues de yachting. Je gardais espoir. Je savais qu'un jour, quelque part, je dénicherai la perle rare. Puis un jour, lors d'un transit vers le Groenland où mon équipe et moi préparions un film sur les phoques, je

suis tombé sur une publicité qui allait définitivement changer ma vie. Le voilier **Saint-Kilda**, sistership du célèbre **Rainbow Warrior** de Greenpeace, venait d'être mis en vente par son propriétaire. Je n'avais plus qu'une obsession: trouver les fonds nécessaires pour faire immigrer ce grand voilier au

Québec et enfin faire du rêve une réalité.

Dès lors, avec la complicité du cameraman plongeur Mario Cyr, je me lance complètement dans l'aventure. Je vends tout, m'installe définitivement aux îles de la Madeleine et entreprend une longue négociation avec l'ancien propriétaire. Je sais que pour réussir l'entreprise, je dois le convaincre du bien-fondé de la mission que je réserve au voilier. L'argent n'est certes pas un argument qui joue en ma faveur. Il ne reste alors que la cause éducative et environnementale, que je défends avec conviction. Sensible à mes arguments, l'ancien propriétaire accepte finalement l'offre (après 18 mois d'intenses négociations!) et le rêve que tous avaient qualifié d'un peu fou peut enfin se concrétiser.

Non sans peine, avec l'aide d'amis investisseurs, nous amassons les fonds nécessaires. Merci à ceux et celles qui y ont cru, qui, aux différentes étapes de réalisation, se sont investis – souvent corps et biens – pour la réussite de cette grande aventure. Après une première traversée de l'Atlantique (de Gibraltar aux îles de la Madeleine en 14 jours), le voilier rejoint enfin son nouveau port d'attache, en juillet 2001, sous les applaudissements nourris des Madelinots, nouveaux parents adoptifs de ce voilier rebaptisé **SEDNA IV**, en l'honneur de cette déesse inuit des océans. Il faudra près d'une année pour finaliser le projet et transformer le voilier en véritable studio maritime. De nouveaux partenaires joignent les rangs et tous croient désormais à la mission d'éducation de **SEDNA**.

Une première mission osée

Avoir le privilège de faire converger ses différentes passions dans un seul projet n'est certes pas chose commune. En réalité, j'ignore si la passion du Grand Nord a nourri l'idée de posséder un tel bateau ou si c'est le bateau qui a inspiré l'écriture de *Mission Arctique*. Peu importe, me voilà comblé. Il y a des moments dans la vie où les réalisations se succèdent et vous inondent d'une joie et d'une énergie presque contagieuses. Dans la même veine, les chaînes de télévision (Télé Québec, CBC, France 2 et France 5) acceptent notre concept de mini-série documentaire (développée avec la complicité d'Éric Michel de l'Office national du film du Canada, un ancien skipper de 3/4 tonner). À n'en plus douter, nous aurons bientôt le vent dans les voiles.

J'ai toujours eu envie d'explorer l'Arctique en voilier. L'immensité de ce territoire limite son exploration par voie terrestre

***L'Arctique est un peu
à l'image du canari
dans les mines de charbon.
Il symbolise cet avant-poste qui,
le premier, réagit
quand la vie est menacée.***

et la vie dans le Nord dépend de la glace pour survivre. Quoi de mieux alors que de se laisser flotter sur ses océans, que de frotter sa coque à cette glace dérivante qui dissimule la vie. Une vie surprenante, fascinante. Mais une vie récemment menacée par nos activités industrielles et notre façon irresponsable de consommer les ressources fossiles de la planète. Quand il s'agit de prédire l'avenir de ce coin de planète vulnérable aux moindres variations climatiques, les scientifiques expriment à l'unisson leur inquiétude. L'Arctique est un peu à l'image du canari dans les mines de charbon. Il symbolise cet avant-poste qui, le premier, réagit quand la vie est menacée. Et si cette vie au Nord est menacée, elle le sera aussi au Sud. La menace qui plane sur le toit du monde est bien réelle et nous devons tous réagir, rapidement.

Quoi de plus naturel alors que d'aller constater *de visu* l'ampleur de la catastrophe annoncée, de recueillir les témoignages des Inuits qui connaissent et comprennent ce Nord. Au-delà de la théorie et de l'expérimentation scientifique, je voulais rapporter, en images et en témoignages, les preuves de ces changements amorcés. Dans des mots simples, dans la spontanéité du quotidien, je voulais offrir au grand public une vitrine unique sur l'Arctique.

Il fallait donc partir au début du mois de juillet, moment où la banquise commence à se morceler, laissant, entre les champs de glace, des artères d'eau libre qui permettent une avancée vers le Nord. Pour parcourir l'Arctique d'Est en Ouest, pour rallier Montréal et Vancouver par la route du Nord, il fallait inévitablement affronter le passage du Nord-Ouest, cette voie légendaire qui collationne encore aujourd'hui mythes et réalités. Tous les marins expérimentés vous diront qu'il s'agit d'une des routes navigables les plus difficiles à franchir. Une route qui, dans sa portion la plus nordique, ne se libère de son manteau de glace que le temps de voir passer les marins les plus téméraires. Pourtant, je dois l'avouer, jamais je n'ai été motivé par le défi sportif ou le record qui s'inscrit dans le grand livre de l'Histoire. Avant tout, nous devons franchir ce passage par nécessité et non pour l'exploit qu'il représente.

Je ne posais qu'une seule condition: il fallait franchir le passage dans la même année (pas question d'hiverner!) et, si possible, sans l'aide des brise-glaces de la Garde côtière. En reprenant la route des grands navigateurs comme Amundsen (le premier à avoir franchi le passage) ou encore Sir John Franklin (qui, prisonnier de la glace, a péri avec ses 130 hommes d'équipage), je voulais ressentir le Nord, la solitude de ces paysages grandioses et ce sentiment indescriptible de découverte, qui ne saurait s'exprimer à sa pleine mesure derrière la poupe d'un brise-glaces libérateur.

Certes, j'étais conscient des dangers qu'une telle aventure pouvait représenter. Les épaves sont nombreuses dans l'Arctique et je savais que la moindre erreur pouvait tourner rapidement à la catastrophe; que les champs de glace à la dérive représentent un danger de tous les instants et qu'ils peuvent vous écraser sous le poids de leur pression énorme; que les cartes bathymétriques de cette région sont souvent imprécises et que le temps alloué par



L'ours blanc est un excellent nageur qui peut couvrir de grandes distances pour dénicher ses proies.

Dame Nature pour réaliser la dizaine de milliers de milles marins nécessaires était limité. Sans grande expérience personnelle, j'ai recruté une formidable équipe de passionné(e)s: des capitaines dévoués, des pilotes de glace au sang-froid étonnant, quelques loups de mer assignés aux manœu-

vres à la voile, un chef mécanicien qui vous remontait tout avec rien, une cuisinière à la discipline d'enfer, des plongeurs, des biologistes, un médecin, un caméraman, un preneur de son et des spécialistes en communications.

Nous avons décidé de faire vivre l'aventure en direct à travers un site Internet novateur qui permettait d'établir une réelle proximité avec le Nord. À travers nos textes, nos photos, nos vidéos et nos échanges quotidiens avec le reste du monde, les spectateurs devenaient de véritables marins virtuels, embarqués eux aussi dans la grande aventure de *Mission Arctique*. Inspiré par leurs mots et leurs encouragements, tout l'équipage trouvait alors la motivation nécessaire pour pousser l'exploration et, sans trop le réaliser, nous étions bientôt quelques centaines de milliers à vibrer au rythme de l'Arctique (www.onf.ca/sedna).

Après avoir approvisionné **SEDNA** de ses 7,5 tonnes de nourriture, de ses 78 000 litres de diesel (qui permettent une autonomie de 10 000 milles marins) et de ses 500 rubans de tournage haute définition, il ne restait plus qu'à larguer les amarres vers cette grande aventure, vers ce rêve un peu fou qui, plus que jamais, était devenu réalité. Je garderai toujours en mémoire ce départ du quai de Cap-aux-Meules où la foule s'était amassée pour saluer, une dernière fois, cet équipage dévoué qui laissait tout derrière. Sur le quai, les familles, les ami(e)s, les supporters, tous laissaient couler ces larmes qui cachent si mal ce mélange de joie et d'inquiétude. Des larmes salées comme la mer. Une mer qui deviendra notre complice pour les cinq prochains mois. Derrière chacune de nos larmes, dans les étreintes émouvantes de ceux et celles que nous laissons dans notre sillage, un seul désir, une seule passion enfin exprimée: la mission, totale et engagée, vers ce Nord qui, lui aussi, verse des larmes sous une chaleur

nouvelle. Pour que la beauté exceptionnelle de ce coin du monde s'offre en témoignage vibrant. Car au-delà du propos environnementaliste, la simple beauté du monde vaut bien tous les discours quand il s'agit de toucher les âmes, de faire réfléchir et d'instaurer le changement.

Jean Lemire - Glacialis, ONF et Gédéon Programmes

Le Nunavik, l'imagerie du Nord en pleine transformation

Après une descente rapide du Saint-Laurent où le spectacle de la vie fascine par sa diversité, après avoir coursé avec les dauphins à nez blanc, taquiné les rorquals à bosse et s'être émerveillé devant les volées

d'oiseaux marins des îles Sainte-Marie, **SEDNA** remonte lentement les côtes du Labrador, où la glace est déjà au rendez-vous. Les limites de l'Arctique se dressent déjà devant l'équipage qui, aux aguets, contrôle déjà la situation. «Ce sera une année de glace», lance Germain Tremblay, notre pilote de glace. Germain est commandant sur le brise-glaces **NGCC Des Groseillers** et il se passionne pour la voile. Je revois encore la flamme dans ses yeux quand, un soir de juin, je lui ai offert d'être du voyage. Les passions communes unissent les marins et, sur la grande bleue, il n'y a plus d'autres vérités que celle de l'âme. J'ai appris à connaître et à apprécier l'homme derrière le marin. Sa générosité et ses connaissances de l'Arctique ont permis à l'équipage d'acquérir les notions essentielles à la réussite d'un tel voyage. Je me rappelle ces longues nuits où nous discutons stratégie. Il me refilait les trucs du métier et j'essayais de tout enregistrer, de tout comprendre, comme un fils devant un père dont l'expérience est à la fois admirée et convoitée. La science des glaces me fascine. Il n'existe ni livre, ni manuel d'instruction, que de l'expérience et du temps. Germain me rappelait sans cesse l'importance de bien analyser les situations, de lire attentivement les cartes de glace avant de prendre les décisions. «Car sur le toit du monde, on est seul et l'erreur ne pardonne pas...»

Après une lente remontée du Labrador, **SEDNA** pénètre finalement dans le détroit d'Hudson. Nous laissons derrière nous les champs de glace à la dérive pour retrouver une véritable mer intérieure libre de glace. Ici, au Nunavik, la glace a toujours supporté la vie. Mais depuis quelques décennies, les cycles



Jean Lemire - Glacialis, ONF et Gédéon Programmes

*... la simple beauté du monde
vaut bien tous les discours
quand il s'agit de toucher les âmes,
de faire réfléchir
et d'instaurer le changement.*

vitaux de cette vie sont perturbés. La dislocation prématurée de la banquise au printemps et son regel tardif à l'automne influent sur la faune, à la base de toute la chaîne alimentaire nordique. Ici, tout dépend de la glace. Les phoques ont besoin de la banquise pour mettre bas et assurer les premiers stades de développement des nouveau-nés. Les ours polaires ont besoin de cette glace pour effectuer leur migration et se nourrir de ces phoques. Les Inuits doivent se rendre sur cette banquise pour chasser, fidèles à une tradition millénaire à la base de toute leur culture. Accepter de voir disparaître progressivement cette glace qui supporte la vie, sans réagir, c'est renoncer à l'équilibre naturel et fragile des cycles de la vie qui contrôlent et régissent toute une région.

Le secteur de la baie d'Hudson est l'un des plus touchés par les changements climatiques. C'est aussi l'un des plus riches: au cours de notre exploration du Nunavik, nous avons croisé des myriades d'oiseaux marins, des phoques, des baleines, des morses, des caribous et des ours polaires. Ces derniers, devant la diminution de la glace essentielle pour se déplacer et se nourrir, doivent nager sur d'impressionnantes distances, à la recherche d'une nourriture de moins en moins accessible. Certains spécialistes parlent même d'avenir menacé pour la population

d'ours polaires de la baie d'Hudson si la tendance au réchauffement se maintient. Sur une des plages de l'île Southampton, notre équipe découvre les restes de deux ours polaires. Rachitiques, les carcasses ont de quoi faire réfléchir. Si la problématique climatique est mondiale, les premières victimes sont locales et,

avec tristesse, nous ne pouvons que vérifier cette tendance annoncée.

Le Nunavut, terre de glaces et de contrastes

En quittant le détroit d'Hudson, **SEDNA IV** essuie sa première tempête. Les forts courants du détroit provoquent une mer hachée et des vagues courtes qui rendent difficile notre progression vers le détroit de Davis. Après quelques jours de mauvais traitements, nous retrouvons finalement la glace sur la côte de la Terre de Baffin et notre remontée vers le Nord de l'île devra se faire par le large, à la limite des eaux internationales. Nous sommes en pleine route de migration des icebergs et le spectacle est époustoufflant! Ces véritables sculptures de glace dérivent depuis le Groenland et s'imposent par leurs tailles et leurs formes variées. L'équipage se régale du spectacle d'une nature en pleine démonstration et le moral des troupes est à son plus haut. Nous avons prévu un changement d'équipage à Clyde River et il faudra affronter la banquise dérivante pour honorer notre rendez-vous.

Après une lente progression à travers les îlots de glace qui ferment l'entrée de la baie de Clyde River, nous retrouvons notre nouvel équipage. Gérard Guesneau, un pilote de glace qui a plus de 30 ans d'expérience dans l'Arctique, remplacera Guy Gaudin, notre capitaine qui retourne aux îles de la Madeleine pour la fin de la saison touristique. Stéphan Guy, un autre capitaine de la Garde côtière canadienne, remplacera Germain Tremblay, en route lui aussi vers le Nord à bord du **NGCC Des Groseillers**. Nous saluons une dernière fois le professeur, l'ami et le complice qui a su

préparer et motiver l'équipage avec passion. Au cours du dernier mois, nous avons accumulé les situations délicates et nous sommes mieux préparés à faire face à la glace.

Il n'y a plus de temps à perdre. Nous sommes déjà à la mi-août et le secteur critique de l'Arctique central ne s'est pas encore dégagé. Déjà, les scénarios alternatifs doivent être envisagés. Une certaine angoisse commence déjà à se manifester. En longeant l'île de Devon jusqu'à la presqu'île de Beechey (lieu du premier hivernage de l'équipe Franklin en 1846), nous attendons maintenant une ouverture vers le Sud, un passage espéré vers l'Ouest qui tarde à se créer.

Les puissants vents d'Ouest déplacent graduellement la banquise et une voie s'offre

*La science des glaces me fascine.
Il n'existe ni livre,
ni manuel d'instruction,
que de l'expérience
et du temps.*

prisonnement sur le chemin du retour. En contrepartie, si nous nous engageons vers l'Ouest, nous devons aller jusqu'au bout. Tout est question de milles marins à parcourir. Nous sommes devant cette charnière géographique qui détermine l'avancée ou la retraite. Et il faudra décider rapidement...

**Détroit de Bellot,
SEDNA prisonnier des glaces**

Le détroit de Bellot représente cet étroit passage qui, pour bien des aventuriers, constitue la limite géographique entre l'Arctique de l'Est et d'Ouest. Ce bras de mer – moins de 20 milles – est connu pour ses forts courants (jusqu'à 8 nœuds). Et quels courants: jamais je n'ai vu pareils tourbillons contraires agir en même temps. La glace tournoie dans tous les sens. On nous avait dit que Bellot serait libre de glace. Pourtant, toute une section du détroit demeure

complètement fermée par une glace épaisse et mouvante. Impossible de transiter! Il faudra attendre que les vents d'Est, jumelé à l'action des forts courants de marée, évacuent cette glace qui s'entrechoque avec fracas. Prisonniers, il faudra attendre et espérer qu'Éole souffle en force pour libérer le passage. Une attente qui durera sept jours...

Durant cette semaine interminable, avec la complicité de Stéphan Guy, Mario Cyr, et Sylvain Brault, nous multiplions les allers-retours en pneumatique dans le détroit pour vérifier la progression de la situation. L'inquiétude

s'installe peu à peu au sein de l'équipage et nous savons que la confrontation sera inévitable. Cette glace est bien accrochée. Nous sommes prêts à transgresser les limites que nous nous sommes fixées au départ, dans la mesure où nos chances de réussite sont réelles. La sécurité demeure la priorité absolue et nous repoussons régulièrement les tentatives, dans l'espoir d'un dégagement devenu presque inespéré.

Cette longue attente aura quand même permis à l'Ouest de se dégager. Sur les cartes de glace émises à partir des images satellite Radarsat, nous constatons une nette amélioration des conditions dans la mer de Beaufort. Si nous arrivons à franchir l'obstacle de Bellot, nous pourrions progresser vers la sortie. Il le faut puisque l'amélioration à l'Ouest correspond à un engorgement presque total derrière nous. La route que nous venons d'emprunter se referme graduellement et nous sommes maintenant engagés dans un sens unique.

Le 1^{er} septembre, nous décidons de foncer. À l'échelle, aux premières lueurs du jour, nous lançons SEDNA au cœur du détroit. Rapidement confrontés au mur de glace qui se dresse devant nous, nous devons retraiter rapidement. Pourtant, les vents d'Est soufflent depuis 48 heures et la situation devait s'améliorer. Mais la glace demeure intraitable et nous devons revoir notre stratégie.

Il faudra attendre l'autre marée et espérer. Espérer que les courants brisent temporairement cette banquise formée de l'accumulation de blocs solides comme du roc. Espérer que SEDNA trouvera l'espace nécessaire pour se faufiler, avant que la marée ne referme encore une fois la route vers notre liberté.

Après une ultime réunion au sommet où les opinions divergent sur l'urgence d'agir, la



Catherine et Serge ont réalisé leur première plongée sous la glace. Sous le champ de glace, la découverte valait le déplacement!

à nous dans le détroit du Prince Regent. Rapidement, nous gonflons les voiles vers le fameux détroit de Bellot, célèbre petit passage qui permet de transiter vers l'Arctique de l'Ouest.

Les cartes de glace indiquent que l'Ouest demeure encore bloqué et le temps commence à jouer contre nous. Septembre est à nos portes et la lumière estivale est déjà chose du passé. Nous perdons jusqu'à 13 minutes de lumière par jour et le mercure descend régulièrement sous la barre des 0 °C durant la nuit. Nous avons besoin de lumière et de chaleur pour faire fondre cette glace qui se dresse devant nous. Pour la première fois depuis le départ, nous devons envisager des scénarios de retraite. Si l'Ouest ne se dégage pas rapidement, nous devons penser rentrer à la maison, faire demi-tour rapidement pour éviter l'em-



Iceberg en escalier pour mouettes tridactyles.



Cette femme inupiate, née à Shismaref en 1935, est à la recherche d'artefacts. À cause de l'importante érosion liée à la hausse du niveau de la mer, le sol s'affaisse et révèle ses secrets archéologiques, de l'époque de Thule à celle d'aujourd'hui. Des perles, des outils, des bijoux sont retrouvés tous les jours.

décision est finalement prise: on y va! Dernière chance... Dans un calme étonnant, tout le monde prend position à son poste, prêt à tout donner pour lancer l'ultime confrontation. L'avion de reconnaissance du Service canadien des glaces (Can-Ice 3) vient survoler le secteur et les spécialistes nous confirment que l'eau libre attend **SEDNA** de l'autre côté du détroit de Bellot. Il faut donc foncer maintenant, ne plus hésiter et tenter l'ultime passage vers l'Ouest puisque la route se referme définitivement derrière nous.

Dès le début de notre progression dans la glace, des flots énormes – ceux que nous nous étions juré de ne jamais affronter – viennent s'appuyer contre la coque. Jamais je n'oublierai le son de cette glace qui se frotte contre les joues du navire, caresses glaciales qui provoquent régulièrement des montées de chaleur non désirées. Stéphane utilise les timides 500 chevaux de notre Deutz pour pousser la glace. Bruno l'assiste dans la manœuvre en dirigeant

la proue sous l'action du moteur d'étrave. Sylvain, perché dans le hunier à plus 30 mètres de hauteur, oriente les manœuvres en

***La solution, la seule
devant ce problème
environnemental global,
repose sur un changement
d'attitude de nos
sociétés boulimiques
en matière d'énergie.***

Béring, le golfe de l'Alaska et l'océan Pacifique.

Arctique de l'Ouest, la mobilisation scientifique pour comprendre le climat

L'automne arctique fut exceptionnellement doux. La mer de Beaufort subit de plein fouet les conséquences du réchauffement de la planète et l'armada de navires scientifiques qui fréquentent ce secteur de l'Arctique confirme l'urgence de comprendre ce qui se passe

avec notre climat. Les navires sont canadiens, japonais ou américains. Les scientifiques de la planète s'entraident dans un ultime effort de compréhension. La mer de Beaufort s'est considérablement réchauffée au niveau de sa couche intermédiaire et la quantité d'eau douce provenant de la fonte des glaciers a modifié la densité des océans, entraînant des changements importants dans la circulation des grands courants océaniques



Le golfe de l'Alaska nous a réservé quelques surprises et des vents particulièrement violents.



Le Prince William Sound se découpe en une multitude de petites baies et d'îles plus jolies les unes que les autres. La région semble se remettre de la catastrophe de l'Exxon Valdez, mais qu'en est-il de sa santé à long terme?

qui régulent en grande partie le climat de notre planète.

Sur la terre ferme, les habitants des villages se battent contre l'érosion des sols et la montée rapide du niveau des océans, résultat du simple réchauffement thermique des océans. Dans certaines régions de l'Alaska, l'érosion des sols — qui devaient pourtant demeurer gelés en permanence (pergélisol) — force déjà le complet déménagement de villages entiers. Plus rien ne tient et les règles naturelles ne sont plus respectées. Juste devant nous, sur les côtes sibériennes, les pertes de rivages peuvent atteindre jusqu'à 30 mètres par année. L'urgence d'agir maintenant est réelle et nous ne pouvons, encore une fois, que constater l'ampleur du phénomène, impuissant devant une nature en pleine transformation.

En franchissant le détroit de Béring et le golfe de l'Alaska, en route vers le Grand Sud (avec des vents qui ont parfois atteint les 75 nœuds!!!), nous venons de réaliser l'exploit convoité par plusieurs: la réalisation du passage du Nord-Ouest, sans hivernage et sans assistance. En quittant la mer de Beaufort, en laissant derrière nous cet Arctique fragile et menacé, nos sentiments sont partagés. Moins d'une demi-douzaine de voiliers avaient réussi le passage dans pareilles conditions auparavant. Mais cette joie d'avoir réussi s'est rapidement dissipée,

sensibles que nous sommes à la menace qui plane sur ce territoire.

Nous laissons en poupe une terre et des habitants que nous avons appris à aimer, à respecter. Comment traduire en mots et en images cette sensation d'impuissance devant le sort de cet Arctique perturbé par nos activités au Sud? Comment faire réaliser à la population que notre façon de consommer l'énergie de la planète influe directement sur la vie au Nord? Comment transmettre l'émotion, l'inquiétude et le besoin de se mobiliser?

Il y aura les films, bien sûr. Et il y aura vous, lecteurs et spectateurs. Car ne cherchez plus le remède miracle face à la menace réelle des changements climatiques. La solution, la seule devant ce problème environnemental global, repose sur un changement d'attitude de nos sociétés boulimiques en matière d'énergie. Refuser de prendre un virage plus respectueux de nos ressources dans l'élaboration de nos nouvelles politiques, c'est accepter de perpétuer une menace pour l'épanouissement de l'avenir de nos enfants.

La vie passe, mais l'empreinte de nos actes reste à tout jamais gravée sur cette nature que nous voyons, souvent à tort, comme une sorte de simple réconfort, de lieu où il fait bon relaxer, où l'on aime prendre le temps de s'arrêter.

www.amplis.com

parfaitement
légers



Les trépieds de fibre de carbone **Gitzo G1027** et **G1028** pèsent moins de 0,8 kg et ont une longueur de 45 cm seulement. **Léger et compact** pour la faciliter l'utilisation, mais fort et solide pour un maximum de stabilité. S'ajoutant à la gamme **Mountaineer Performance**, ils présentent tous les avantages des trépieds Gitzo: polyvalence professionnelle, matériaux de haute qualité, design et construction de pointe.

**Trépieds Gitzo Mountaineer
Parfaitement légers
En tout lieu**

Amplis

Distribué par **AMPLIS FOTO**

CONSULTEZ VOTRE DÉTAILLANT CANADIEN
AUTORISÉ POUR PLUS DE DÉTAILS.



Kenmont Marine

- Mécanique marine complète
- Entreposage extérieur
- Atelier intérieur pour embarcations jusqu'à 65 pieds
- Construction et rénovation de bateaux
- Location et vente de conteneurs
- Peinture sur bois et fibre de verre
- Traitement Interprotec (Osmose)
- Service de gardien

X. Interlux. AWLGRIP

**OUVERT À L'ANNÉE
7 JOURS SUR 7
TOUJOURS À VOTRE SERVICE!**

Kenmont Marine

(Une division de Gestion Kenmont Inc.)

Francis (Frank) Palerme
Directeur général

705 - 1^{ère} Avenue,
Ste-Catherine (Québec) J0L 1E0

Bur.: (450) 635-1170
Fax.: (450) 635-6878
Cel.: (514) 892-3818

15 16 17 août 2003



*la fête
des chants
de marins*

SAINT-JEAN-PORT-JOLI

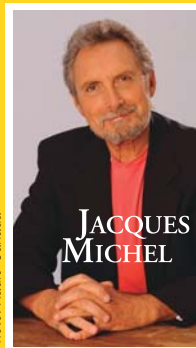


Photo: Radio-Canada

JACQUES
MICHEL

PRÉSIDENT D'HONNEUR de la
cinquième édition

Assistez à nos spectacles et nos ateliers. Participez à la fameuse dictée maritime, visitez l'exposition et rencontrez des artistes et des marins venant d'Australie, de Nouvelle-Écosse, de Terre-Neuve, de France et du Québec. Saint-Jean-Port-Joli vous offre *l'essence de la mer.*

L'ÉVÈNEMENT
gastronomique

Le célèbre chef et douze de ses collègues vous serviront un repas gastronomique le samedi midi 16 août.

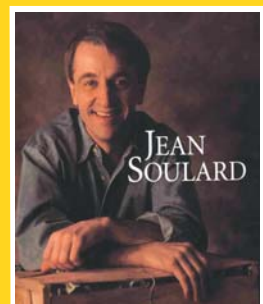


Photo: Fairmont- le Château Frontenac

JEAN
SOULARD

RÉDUCTION POUR LES BILLETS ACHETÉS AVANT LE 14 JUILLET

Informations et réservations



Téléphone sans frais: 1-877-247-0001 • Téléphone local: 418-247-0001
Télécopie: 1-418-247-0002

www.chantsmarins.com

Mais la nature, c'est beaucoup plus qu'un simple endroit que l'on fréquente pour se ressourcer. C'est notre environnement, notre milieu de vie, notre habitat vital, l'endroit où la vie s'active, se reproduit, où l'avenir se prépare et se dessine pour demain. Et cet avenir, ce demain qui dépend d'aujourd'hui, il ne nous appartient pas. Il nous est prêté et nous avons le devoir de le rendre et de le préparer pour nos enfants, pour les générations à venir. Mais que lèguerons-nous en héritage?

«Ilunut» disent les Inuits. Regarde au fond de toi. Au-delà de la politique, au-delà de l'économie qui influence et souvent contrôle cette politique, il y a l'humain derrière. Nous. Tous ensemble. Conscients de l'importance d'agir maintenant, localement, pour une solution globale et durable, pour un avenir juste un peu meilleur et certainement, plus rassurant... Je sais, on me l'a déjà dit, je l'accepte et je signe: je suis un rêveur.

Bienvenue dans mon rêve... **EN**



Jean Lemire - Glacialis, ONF et Gédéon Programmes



La route de Sedna IV

- | | |
|--------------------------------------|---------------------------------|
| 1- Îles de la Madeleine... 8 juillet | 14- Gjoa Haven... 3 septembre |
| 2- Anse au Meadow... 13 juillet | 15- Golfe du Couronnement |
| 3- Labrador | 16- Tuktoyaktuk... 13 septembre |
| 4- Détroit d'Hudson... 21 juillet | 17- Mer de Beaufort |
| 5- Île Southampton... 27 juillet | 18- Shismaref... 3 octobre |
| 6- Baie d'Hudson | 19- Détroit de Béring |
| 7- Terre de Baffin | 20- Alaska |
| 8- Détroit de Davis | 21- Dutch Harbour... 10 octobre |
| 9- Clyde River... 12 août | 22- Îles Aléoutiennes |
| 10- Pond Inlet... 18 août | 23- Île Kodiak... 17 octobre |
| 11- Détroit de Lancaster | 24- Prince William Sound |
| 12- Île Devon... 24 août | 25- Prince Rupert |
| 13- Détroit de Bellot... 30 août | 26- Vancouver... 22 novembre |

Notre renommée en ASSURANCE
pour bateaux de plaisance
est acquise depuis de nombreuses années.

Notre engagement à vous offrir
un service de qualité
à un prix compétitif
demeure notre priorité.

LUSSIER

Cabinet d'assurances et services financiers inc.

Téléphone : (450) 746-1000
Télécopieur : (450) 746-4840

Sans frais : 1 877 320-BATO (2286)

www.lussierassurance.ca

