

### La goélette Grosse-Île continue sa bataille sur la terre ferme

Lancée le 18 septembre 1951 au chantier Fillion sur l'île d'Orléans, la **Grosse-Île** est aujourd'hui la dernière goélette du Saint-Laurent en état de naviguer. Son propriétaire actuel, Didier Épars, mène depuis 1991 une véritable bataille pour la remettre en état et la transformer en navire de croisière dûment certifié pour le transport des passagers à la voile. Les travaux de restauration ont débuté en 1996 au chantier de Saint-Joseph-de-la-Rive sous la direction de Paul Mailloux, l'un des rares charpentiers de marine (aujourd'hui décédé) capable de mener à bien une telle entreprise. La reconstruction quasi intégrale de la coque et du pont a été effectuée dans les règles de l'art et le respect des techniques de construction navale traditionnelle.

Depuis 2003, le navire de 19,50 m est immobilisé sur les quais du port de Québec, faute de financement pour terminer les travaux et acquérir l'armement nécessaire à sa mise en opération. La Société de la goélette Grosse-Île a injecté 1,4 million dans ce projet, dont 600 000 \$ proviennent de la poche du promoteur qui évalue que 75 % des sommes investies l'ont été par le secteur privé et 25 % par le secteur public.

Au mois d'août dernier, à bout de ressources et menacé d'éviction par le Port de Québec, Didier Épars annonce le démantèlement du navire afin d'éviter la faillite et de régler une partie de ses dettes en vendant quelques équipements. Cette mesure draconienne constitue aussi une dernière occasion d'attirer l'attention du public, des médias et des ministères sur le sort de la **Grosse-Île**.

Didier Épars dépose également une demande de classement patrimonial auprès du ministère de la Culture et des Communications, demande rejetée au mois de septembre 2007. Le ministère justifie sa décision en évoquant les modifications subies par le navire, transformé en voilier, alors que la **Grosse-Île** était à l'origine un caboteur à propulsion mécanique. Le ministère refuse néanmoins de rendre public le rapport sur lequel il a basé sa décision et ce n'est qu'après le dépôt d'une demande auprès de la Commission d'accès à l'information que



La goélette **Grosse-Île** sur les quais du port de Québec où elle est immobilisée depuis 2003.

Didier Épars reçoit finalement un document largement biffé de tous les avis, recommandations et analyses concernant sa demande de classement.

La campagne de relations publiques menée dans les quotidiens et les médias électroniques aura au moins eu le mérite d'interpeller Lawrence Cannon, ministre fédéral des Transports. Grâce à son intervention, le Port de Québec renonce à expulser la goélette. Plusieurs personnalités ont également manifesté leur appui à la Société de la goélette Grosse-Île, dont Daniel Gauthier, promoteur du projet du Massif de Petite-Rivière-Saint-François, Anne Guérette, présidente de Coalition Héritage Québec, et Marcel Junius, expert en patrimoine.

L'un des plus beaux témoignages attestant de la qualité du travail mené par l'équipe de Didier Épars n'est pourtant pas venu d'un homme d'affaires ou d'un amoureux du patrimoine, mais d'un fonctionnaire fédéral. M. Marcellin Papillon, gestionnaire au sein de la Division des services techniques de Transports Canada, responsable du processus d'accréditation des navires, écrit le 24 juillet 2007: «Dans le suivi des dossiers de navires

qui sont en voie d'être complétés et qui devraient obtenir un certificat d'inspection pour commercer leur opération, celui du navire **Grosse-Île** en est un qui a bien amorcé sa reconstruction. [...] Les travaux réalisés jusqu'à maintenant ont été vérifiés et sont conformes à nos attentes.» Le même homme déclarait en 1997: «[...] votre projet et les consignes que nous établissons servent en quelque sorte de modèle étalon au Québec dans le contexte d'aujourd'hui et particulièrement à l'égard de votre type de bâtiment, soit celui de navire-passagers à voile.» Compte tenu de la rigueur qui caractérise les inspecteurs de Transports Canada et lorsque l'on sait que pas un seul navire n'a encore obtenu au Québec une certification pour effectuer des croisières à la voile avec plus de 12 passagers à bord, on mesure le travail accompli par la Société de la goélette Grosse-Île.

Sur le site Internet [www.sggi.qc.ca](http://www.sggi.qc.ca), Didier Épars publie un dossier qui documente le piètre état dans lequel se trouvent aujourd'hui les six dernières goélettes du Saint-Laurent. Le ministère de la Culture et des Communications est passablement écorché

pour sa gestion erratique du patrimoine maritime laurentien. Dans l'édition du 16 janvier 2008 du quotidien *Le Soleil*, Didier Épars publiait une lettre ouverte où l'on pouvait lire: «Les gouvernements québécois et canadien ont dépensé plus de 25 millions en 25 ans au Québec dans des projets de construction ou de réfection de bateaux, ... sans livrer un seul navire aux Québécois sur lequel ils puissent embarquer, naviguer ou courser lors des célébrations du 400<sup>e</sup>.»

Le manque de connaissance et la mau-

vaise gestion ont jusqu'ici lourdement handicapé les projets de restauration. Un reproche que l'on ne peut certainement pas adresser à la Société de la goélette Grosse-Île, qui a livré une contribution significative à la préservation du patrimoine maritime local.

Didier Épars évalue à 350 000 \$ la somme nécessaire pour lancer la **Grosse-Île** et pour qu'elle amorce enfin sa seconde carrière à titre de voilier de croisière dans le golfe du Saint-Laurent. Au moment de mettre sous presse, la Société de la goélette Grosse-

Île et l'ATR de la Gaspésie en étaient à l'élaboration d'un projet visant à utiliser la **Grosse-Île** comme outil de marketing pour la promotion du tourisme à l'occasion des célébrations du 400<sup>e</sup> à Québec.

Les lecteurs qui souhaitent encourager le travail de la Société de la goélette Grosse-Île et apporter leur soutien pour la préservation du patrimoine maritime peuvent manifester leur appui en ligne à l'adresse [www.sggi.qc.ca](http://www.sggi.qc.ca).