

Appui à restauration de la goélette Grosse-Île

Yves Gélinas, marin.

Nous, marins, soucieux de la préservation du patrimoine maritime québécois, demandons poliment mais fermement au Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine (MCCCF) du Québec de revenir sur son refus de classer la goélette **Grosse-Île** comme bien culturel et de lui accorder enfin la somme nécessaire à sa mise en service pour le bénéfice de tous. Le Comité d'appui aux dossiers en patrimoine du MCCCF, qui a évalué le dossier, a basé sa recommandation négative sur les deux arguments suivants :

« *La goélette **Grosse-Île** a subi des modifications affectant son degré d'intégrité, dont l'allongement de sa coque et sa transformation en voilier alors qu'à l'origine elle avait le gréement d'un caboteur propulsé uniquement à moteur. De plus, elle a perdu certaines de ses pièces et équipements d'origine.* »*

On reproche à la restauration d'avoir ajouté 30 cm à la voûte arrière. Cet ajout a été imposé par Transports Canada pour accroître la sécurité du navire et ne modifier pas la longueur de sa ligne d'eau ou sa topologie. En comparaison, l'arrière de la **Marie-Clarisse** a été amputé de 2 mètres sans que cela ne l'empêche d'avoir été par la suite classée bien culturel. Le comité reproche aussi à la **Grosse Île** d'avoir perdu certains de ses équipements d'origine, alors que les deux seules pièces manquantes ne sont que l'ancre et son bossoir.

Le plan de forme de la coque est basé sur celui des goélettes à quille qui sillonnaient le fleuve à la voile. Si elle n'a pas été grée à voile à l'origine, c'est qu'elle était destinée à naviguer entre Montmagny et la Grosse Île pour faire le service du laboratoire de recherche qui y avait été installé. Toutefois, le plan de voilure qui lui a été rajouté a été conçu dans l'esprit exact des navires qui sillonnaient encore le fleuve au début du siècle dernier.

« *En outre, plusieurs équipements muséologiques interprètent déjà le patrimoine maritime québécois, notamment le Musée maritime du Québec à L'Islet-sur-Mer, le Parc maritime de Saint-Laurent à l'Île d'Orléans et le Musée maritime de Charlevoix, permettant ainsi de faire reconnaître et de mettre en valeur cette importante tranche de notre histoire. Enfin, des goélettes sont déjà protégées en vertu de la Loi sur les biens culturels et figurent au Registre des biens culturels.* »*

Bien que le comité qui a pris cette déci-

sion soit composé de personnes dont la compétence est indiscutable dans leur domaine respectif, aucun d'eux n'est un marin et ses membres ont négligé l'aspect le plus important de la question: la **Grosse-Île** est la seule et la dernière de nos *voitures d'eau* qui soit encore en état de naviguer. Si on en avait plusieurs, on pourrait peut-être se payer le luxe d'être pointilleux, mais ce n'est malheureusement pas le cas.

La **Marie-Clarisse**, bâtie en Nouvelle-Écosse, n'est pas autorisée par Transports Canada à naviguer avec des passagers en aval de l'Île d'Orléans. Les autres goélettes qui ont été préservées sont à terre et ne navigueront jamais plus. Ce sont, en somme, des momies. Leur intérêt, au plan de la préservation est indéniable, mais n'est en rien comparable à l'intérêt que présente un navire encore vivant, qui navigue, transporte des passagers, et peut nous représenter à l'étranger.

De nombreuses villes portuaires de France, d'Angleterre et des États-Unis ont préservé un ou plusieurs Grands Voiliers qui rappellent leur passé maritime. De nombreux pays ont le leur. Nous avons reçu plusieurs de ceux-ci à l'occasion des fêtes de 1984 ; la visite du **Belem** et de la **Notre-Dame des Flots** l'été dernier nous a rappelé le riche passé maritime de la France. Des navires préservés dans les musées ne pourront jamais jouer ce rôle.

Didier Épars mène de longue date une réflexion sur le patrimoine maritime québécois. Il a consacré 14 années de sa vie à la restauration de la **Grosse-Île**. Ce travail a été effectuée de façon compétente, en respectant les normes les plus rigoureuses, sous la direction du dernier bâtisseur de goélettes, Paul Mailloux, de l'Île aux Coudres. La qualité de cette restauration permet à la **Grosse-Île** d'être autorisée par Transport Canada à transporter des passagers en mer (sa restauration sert même d'étalon pour Transport Canada dans l'établissement des normes régissant le transport de passagers à bord de navires à voile). Le Comité d'évaluation du MCCCF reconnaissait lui-même la qualité du travail de Didier Épars :

« *Cependant, le Ministère reconnaît que les interventions ont été effectuées avec soin par un charpentier de tradition.* »*

Le bien-fondé et la qualité de la restauration ont aussi été reconnus à l'étranger par la Fondation du patrimoine maritime et fluvial présidée par Gérard D'Abouville. Cette fondation certifie tous les navires français d'intérêt patrimonial. La **Grosse-Île** avait

été invitée à représenter le Québec à la prestigieuse Fête maritime Brest 2000 ; on lui offrait même l'une des rares places à quai, alors que cette fête rassemblait plus de 2000 navires historiques. Quelle merveilleuse occasion cela aurait été d'y annoncer les quatre cents ans de Québec!

Qu'on ne nous dise pas qu'on manque d'argent: au cours des 25 dernières années, nos gouvernements ont dépensé plus de 25 millions de dollars au Québec seulement dans la construction ou la réfection de voiliers. Aucun de ceux-ci n'est actuellement en état de prendre la mer. Sans avoir pu bénéficier d'aucune subvention de la part du MCCCF ou de Patrimoine Canada, Didier Épars a déjà investi plus d'un million de dollars d'argent privé dans la réfection de la **Grosse-Île**. Pour payer une partie de la main d'œuvre, Développement économique Canada a fourni 76 500 \$, le Ministère des Régions du Québec, 292 000 \$. La réfection de la coque est complétée, il y a déjà cinq ans qu'elle est prête à prendre la mer. Les voiles, cousues par la voilerie Saintonge de Québec, sont payées. Ne manquent que 150 000 \$ pour payer le moteur, le gréement dormant et courant, (qui est déjà fabriqué), acheter l'électronique. L'établissement des documents, les tests permettant la certification de Transports Canada pour le transport des passagers et le matériel de sécurité additionnel, coûteront 200 000\$ de plus. La somme requise pour compléter le travail et permettre à la dernière et seule *voiture d'eau* québécoise de rappeler notre passé maritime et nous représenter ici et à l'étranger, totalise à 350 000 \$. Nous estimons qu'il est inadmissible, alors que Didier Épars nous a menés si près du but, qu'on lui refuse cette somme depuis cinq ans, après avoir investi tous ces millions dans des navires qui ne navigueront jamais plus.

Nous demandons donc au MCCCF de revenir sur sa décision, de reconnaître la goélette **Grosse-Île** comme bien culturel et de lui accorder enfin les fonds nécessaires à sa mise en service.

Nous osons aussi demander à Patrimoine Canada de faire sa part. La **Grosse-Île** pourrait être une ambassadrice extraordinaire pour faire la promotion des quatre parcs maritimes fédéraux : Mingan, Forillon, Saguenay et Grosse-Île, puisqu'elle a été construite pour approvisionner des laboratoires de recherche situés sur une île qui appartenait à la Défense, puis à Agriculture Canada, et qui est maintenant le Parc national de la Grosse Île.

* Réponse du MCCCF à la demande de classement de la goélette *Grosse-Île* le 10 sept. 2007