

« C'est un monde naviguer ». Le capitaine Michel Pouliot, pilote du Saint-Laurent

“C'est un monde naviguer” (*sailing is a world in itself*). Captain Michel Pouliot, pilot on the Saint Lawrence

Bernard Genest

Volume 20, 2022

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1093892ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1093892ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Société québécoise d'ethnologie

ISSN

1703-7433 (print)

1916-7350 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Genest, B. (2022). « C'est un monde naviguer ». Le capitaine Michel Pouliot, pilote du Saint-Laurent. *Rabaska*, 20, 123–146.
<https://doi.org/10.7202/1093892ar>

Article abstract

This contribution is based on the testimony of Captain Michel Pouliot, recorded by Louise Décarie and Bernard Genest at Saint-Jean de l'île d'Orléans during the summer of 2021. Michel Pouliot was an important member of a dynasty of sailors and, according to the Spring 2010 issue of Le Pilote canadien, was known for more than 25 years as the most influential figure in Canadian and international maritime piloting. Bernard Genest begins his presentation of the captain by detailing historical, geographical and family contexts, after which he deals with his training and his work experiences, including his involvement with Canadian and international navigational authorities regarding questions of maritime security, regulatory decisions and the professional recognition of his field.

Terrains

« C'est un monde naviguer ». Le capitaine Michel Pouliot, pilote du Saint-Laurent

BERNARD GENEST

Société québécoise d'ethnologie

Cet article s'appuie sur le témoignage¹ du capitaine Michel Pouliot, recueilli à Saint-Jean, île d'Orléans, les 17 juin et 23 juillet 2021, dans le cadre du projet d'enquêtes orales portant sur « Les pilotes du Saint-Laurent », un projet initié par la Société québécoise d'ethnologie (SQE) avec le soutien financier du ministère de la Culture et des communications du Québec.

Michel Pouliot naît à Saint-Jean-de-l'Île-d'Orléans en 1939. Il est le fils du capitaine Joseph-Antoine Pouliot, pilote, et de Clare Paquet, et le petit-fils de François-Xavier Pouliot, capitaine au long cours, et de Fedora Chamberland. Outre son grand-père, Michel a deux grands-oncles qui étaient capitaines au long cours : Léandre et Joseph. Deux frères de Michel sont aussi pilotes : Charles et François (Frank). En 1965, Michel épousait Micheline Morel. Le couple a eu trois enfants, deux garçons, Jean et François, eux aussi pilotes, et une fille, Julie, enseignante. En fait, avec ses deux petits-fils, Adrien, officier dans la marine marchande, et Charles, matelot, et son neveu Robert (Bob), fils de Charles, également pilote, ce sont cinq générations de navigateurs qu'il faut compter, dont trois capitaines au long cours, sept pilotes, un officier et un matelot. On peut dire que la famille Pouliot a la passion de la navigation dans le sang.

Saint-Jean, un « village de pilotes »

Il est bien connu que le village de Saint-Jean est un village de capitaines et de pilotes. Faut-il rappeler d'entrée de jeu que René Maheu, considéré comme étant l'un des premiers pilotes du Saint-Laurent, était de Saint-Jean ?² Dans sa

1. Témoignage enregistré en mode numérique par Louise Décarie. Suzanne Marchand, responsable du projet pour la SQE, en a fait la transcription intégrale. Je l'en remercie. Je remercie également Louise qui, outre sa participation aux entrevues, m'a transmis ses notes de terrain lors de la rédaction du texte qu'elle a par ailleurs révisé.

2. René Maheu a d'ailleurs donné son nom à la rivière. « C'est le premier pilote de l'île et un des plus anciens du Canada », signale Pierre-Georges Roy dans *L'Île d'Orléans*, Commission des monuments historiques de la Province de Québec, Ls.-A. Proulx, imprimeur du roi, 1928, p. 99.



Le capitaine Michel Pouliot, chez lui, à Saint-Jean, île d'Orléans

Photo : Bernard Genest, 1^{er} juillet 2021

monographie de Saint-Jean³, Raymond Létourneau raconte que lorsqu'il était enfant, l'inspecteur d'école – un cousin de son père – allait toujours dîner chez ses parents lorsqu'il faisait sa visite annuelle, ce dont il n'était pas peu fier. Ce dernier, « un homme exceptionnel », avait l'habitude de déclarer sur un ton solennel : « Saint-Jean, c'est le village des pilotes ! » À l'époque, l'enfant s'interrogeait sur la raison de cette affirmation car, à ses yeux, il n'y avait pas tant de pilotes que ça dans le village. Bien des années plus tard, avec le recul et après avoir entrepris des recherches, il en vint à la même conclusion et en expliqua les raisons : « D'abord, Saint-Jean est célèbre par le nombre des marins, chaloupiers, pilotes et capitaines au long cours qu'elle [la paroisse] a produit ; ensuite, pour les accidents maritimes nombreux qui lui ont ravi plusieurs fils, particulièrement au siècle dernier ; enfin, en troisième lieu, par la participation active de ses membres à la Corporation des pilotes mise en force le 26 novembre 1860 et maintenue jusqu'à nos jours.⁴ » Quelques pages plus loin, il ajoute : « Aujourd'hui encore, le président en fonction est le fils d'un pilote né à Saint-Jean⁵ », sans préciser toutefois que « ce fils de pilote » est Michel Pouliot. Il n'en cite pas moins plusieurs données statistiques très pertinentes qui appuient le fait que Saint-Jean soit un village de pilotes. En

3. Raymond Létourneau, *Un visage de l'Île d'Orléans*, Corporation des fêtes du tricentenaire de Saint-Jean 1679-1979, 1979.

4. *Ibid.*, p. 111.

5. *Ibid.*, p. 117.

1829, dit-il, il y avait 29 pilotes résidant dans le village ; en 1834, 45 ; en 1871, 39 ; en 1899, 45 [dont 7 Pouliot] ; en 1914, 10 ; et seulement 8 en 1921. Il explique cette diminution par la « concurrence des grands services de navigation à vapeur.⁶ »



Le quai de Saint-Jean construit en 1858

Collection Michel Pouliot

Ce quai présentait « un abri sûr et commode aux goélettes et autres vaisseaux » selon Louis-Philippe Turcotte, *Histoire de l'Île d'Orléans*, 1867

Il suffit de traverser en automobile le village de Saint-Jean pour s'apercevoir que l'architecture porte l'empreinte de la présence des capitaines et des pilotes. Avec leurs façades en brique jaune importée d'Écosse⁷ et les éléments décoratifs néo-classiques qui les caractérisent, leurs maisons respirent l'aisance et le confort. Elles forment une belle enfilade le long du chemin Royal et témoignent de la prospérité des occupants. Les pilotes de Saint-Jean ont toujours bénéficié d'un statut particulier dans la paroisse. Mieux nantis que les cultivateurs, ils avaient des privilèges que ces derniers n'avaient pas, comme le fait d'occuper les bancs d'en avant dans l'église⁸. En fait, ils bénéficiaient d'un statut particulier comparable à celui des professionnels du village, tels le médecin et le notaire. Aux personnes qui les enviaient, l'informateur répond : « Oui, je comprends, mais il y a un petit quelque chose avant [de longues années de formation en mer]. Tu sais, tu dis bonjour, puis tu es vraiment parti. Tu ne reviens pas le soir; tu couches à l'usine 7 jours par semaine, 365 jours par année !⁹ »

Une dynastie de marins

Campée sur un grand terrain et faisant face au fleuve, la vieille maison

6. *Ibid.*, p. 123.

7. Celles-ci servaient de lest aux navires qui revenaient d'Europe.

8. *Ibid.*, p. 111.

9. Entrevue du 23 juillet 2021.

familiale – c’était auparavant celle du grand-père de Michel, puis celle de son père – sert aujourd’hui de résidence secondaire. L’informateur l’a conservée dans son état d’origine, à l’exception de la cuisine d’été qui a été transformée en salle de séjour. Un escalier casse-cou donne accès à la mezzanine qui abrite un petit musée. Michel y conserve une grande quantité d’artéfacts qui témoignent du passé maritime de la famille et de sa propre carrière : cartes anciennes, diplômes, certificats, prix, photographies, instruments de navigation. Un univers qui évoque une histoire familiale vieille de 150 ans. Ici la notion de transmission de génération en génération prend tout son sens.



La maison du capitaine Michel Pouliot, à Saint-Jean, île d’Orléans
 où son grand-père, François-Xavier, et son père, Joseph-Antoine, ont vécu
 Photo : Bernard Genest, 9 juin 2021

En considérant seulement la cellule familiale immédiate de l’informateur¹⁰, l’arbre généalogique renvoie à une dynastie de marins, de capitaines au long cours et de pilotes. Même s’il n’a pas connu son grand-père et ses grands-oncles, ceux-ci habitent sa mémoire et sa demeure. Ils témoignent d’un passé marqué au sceau d’une tradition toujours bien vivante et qui, tout considéré, n’a pas tellement changé : la pratique du métier de marin. Dès la première rencontre avec l’informateur, celui-ci nous a montré un grand cadre représentant François-Xavier et ses deux frères, Léandre et Joseph. Au-dessus de leurs portraits apparaît la mention suivante : *Capitaines au Long Cours*,

10. Le patronyme Pouliot est fort répandu à Saint-Jean et plusieurs individus y répondant sont, ou ont été, des marins. Il est probable que la plupart d’entre eux aient des ancêtres communs. Dans le cadre de cet article, nous ne retiendrons que ceux dont l’informateur nous a parlé et qui relèvent de sa famille immédiate.

Trois Frères, avec, dans l'ordre, de gauche à droite, les noms : *Joseph Pouliot, Léandre Pouliot, Frs-Xavier Pouliot, de Saint-Jean, Î.O.*



Capitaines au Long Cours, Trois Frères

Photographies des trois frères Pouliot : Joseph, Léandre et François-Xavier, vers 1890
Collection Michel Pouliot

Deux grands-oncles : Léandre (1852-1907) et Joseph (1855-1893)

Phénomène particulier, on peut suivre Léandre à la trace grâce à ses livres de bord (*Minutes Books*) laissés en héritage à sa famille. Ceux-ci constituent une espèce de journal comprenant quatre tomes totalisant près de 1 800 pages écrites d'une main très sûre, sans ratures, avec la belle calligraphie de l'époque. Léandre y raconte au jour le jour tout ce qui se passe à bord des navires sur lesquels il navigue, depuis son premier voyage en mer comme matelot – à destination de Liverpool, en juin 1879 –, jusqu'à ce qu'il cesse de naviguer. La vie à bord y est décrite jusque dans les moindres détails : ses chagrins, le fait d'être séparé de sa fiancée, ses rapports avec les officiers, la nourriture, les escales, son mal du pays. Léandre était un homme de lettres et il aurait enseigné à Londres. Dans la famille, on l'appelle « l'écrivain ». Michel ne sait cependant pas où il repose.

De son grand-oncle Joseph, notre informateur sait peu de choses sinon qu'il était capitaine au long cours. Il épousa Emma Blouin le 2 février 1892, soit un an avant de décéder en mer. On ne lui connaît pas de descendance. Il a passé sa vie à naviguer d'un pays à l'autre. Les moyens de communication étant ce qu'ils étaient à l'époque, Joseph n'a pas laissé beaucoup de traces derrière lui. On sait dans la famille qu'il est décédé des suites de la fièvre jaune, une maladie probablement contractée lors d'une escale dans un pays où sévissait une épidémie, peut-être l'Australie : « Il est mort au large ; dans le temps il y avait toutes sortes de maladies quand tu étais sur un voilier.¹¹ » Il évoque cette possibilité car, après avoir traversé l'Atlantique, le bateau voguait vers le cap Horn, mais il fut décidé de « rentrer au port », soit au Brésil, non loin de Sao Paulo. Une des raisons qui fait dire à l'informateur qu'il y avait une épidémie à bord du voilier, c'est que selon la coutume, le

11. Entrevue du 17 juin 2021.



Un des livres de bord du capitaine Léandre Pouliot

Une page du premier livre de bord, datée du 10 juin 1876

Collection Michel Pouliot

corps de son grand-oncle aurait dû être jeté en mer. Pour que le bateau gagne plutôt un port, c'est que son capitaine ne devait pas être seul à être tombé malade. C'est grâce à des collègues brésiliens que Michel a su où son oncle Joseph a été inhumé, à Santos, au sud de Sao Paulo. Ses contacts lui apprirent qu'ils n'avaient pu, toutefois, localiser de façon précise la sépulture, car le cimetière se trouve désormais sous les fondations d'un édifice : « *We looked everywhere* » affirmèrent-ils, mais sans résultat probant.

Le grand-père : François-Xavier (1856-1934)

En ce qui concerne François-Xavier, l'époux de Fedora Chamberland (1873-1953), on connaît l'essentiel, mais peu de choses sur sa vie en mer sinon que, lorsque le *RMS Titanic* a coulé dans la nuit du 14 au 15 avril 1912, son navire, le *Montmagny*¹², dont la tâche principale était « le ravitaillement des phares et des signaux du Saint-Laurent¹³ » fut détaché pour aller sur la scène de la

12. Ce navire allait faire naufrage deux ans plus tard, frappé par un charbonnier au large de la municipalité dont il porte le nom.

13. Alain Vézina, « Le *Montmagny* et le *Titanic*. Une fatalité partagée », *Cap-aux-Diamants*,

tragédie porter secours aux survivants ; mais à son arrivée, quelques jours plus tard, la plupart étaient déjà décédés [1 500 pertes de vie]. Seuls, quatre corps furent repêchés dont celui d'un passager de troisième classe âgé de 21 ans, Harold J. Reynolds, qui avait tenté de survivre en s'accrochant à une bouée de sauvetage. Pour mémoire, François-Xavier conserva cette dernière qui fait désormais partie de la collection de son petit-fils. Elle est en bon état de conservation et encadre un article du *New York Times* paru le lendemain de la tragédie.



Bouée de sauvetage recueillie par le capitaine François-Xavier Pouliot
lors du naufrage du *Titanic*, en 1912
Collection Michel Pouliot

Il ne faut pas s'étonner du peu d'informations détenues par l'informateur quant à la carrière de son grand-père compte tenu du peu de moyens de communication dont disposaient les marins à l'époque. Les familles restaient souvent sans nouvelles de leurs proches pendant de longs mois, sinon des années. François-Xavier Pouliot n'en a pas moins laissé un patrimoine matériel et immatériel qui témoigne d'une vie hors du commun. Il repose à côté de son épouse dans le premier rang du cimetière de Saint-Jean, à proximité de l'église.

Le père : Joseph-Antoine (1911-1958)

Un des maillons importants de la chaîne de transmission dans la famille, c'est Joseph-Antoine, le père de l'informateur. Il est celui par qui le lien



Monument funéraire des grands-parents et parents de Michel Pouliot

dans le cimetière de Saint-Jean

Photo : Louise Décarie, 17 juin 2021

avec la génération précédente – des capitaines au long cours – s’est maintenu sans rupture de contact. Il a navigué pour la Canadian National Steamships Company, puis pour la Canada Steamship Lines sur les « bateaux blancs¹⁴ », c’est-à-dire les bateaux de croisière qui naviguaient sur le Saguenay et le Saint-Laurent, avant d’être promu au pilotage du Bas-Saint-Laurent. Il a également été professeur auprès d’apprentis pilotes, et un modèle et une source d’inspiration pour les siens. Il avait un frère, Onésime, qui n’était pas marin mais prêtre, par ailleurs doyen de la faculté de musique de l’Université Laval. Onésime Pouliot avait aussi une résidence à Saint-Jean, près du quai, et possédait une chaloupe pour aller en mer, comme quoi, à sa façon, il était aussi marin dans l’âme.

Joseph-Antoine a vécu une époque de transition. Il a participé à la révolution technologique de l’entre-deux-guerres et, quelques années plus tard, contribué aux réformes portant sur le contrôle et la sécurité en matière de transport maritime. Avant de détenir sa licence de pilote en 1950, il a servi outre-mer sur des navires marchands comme sur des navires de passagers. C’était un pilote d’expérience, mais aussi un instructeur et un examinateur. L’examineur, dit Michel, « c’est le monsieur qui voit tous les gens

14. L’expression désigne les bateaux de passagers qui sillonnaient les eaux du fjord tels le *Tadoussac*, le *Richelieu* et le *Saint-Laurent*, « véritables gâteaux de noces flottants qui feront la joie des amateurs de croisières et des nouveaux mariés. » Cf. Michel Lessard, « La Vogue des bateaux blancs », *Cap-aux-Diamants*, printemps 1993, p. 50-52. Elle s’applique aussi aux paquebots du Canadien Pacifique.

qui veulent passer les brevets supérieurs nécessaires pour devenir pilote : troisième officier, deuxième officier, premier officier, apprenti pilote.¹⁵ » Les examinateurs, précise-t-il, « étaient basés à Québec, tout près de la traverse de Lévis. Il y avait un bureau là, le Bureau des pilotes, où les aspirants pilotes allaient pour passer leurs brevets.¹⁶ » Il ajoute que son père « a eu une petite école dans sa maison de l'île d'Orléans », où il offrait, à l'automne – un temps mort pour les pilotes – des cours en vue d'aider les candidats à préparer les examens qu'ils devaient passer à Québec à la session d'hiver (de janvier à mars)¹⁷. Il était aidé en cela de son épouse, Clare Paquet (1911-1992), qui s'était révélée une excellente pédagogue dans l'enseignement du morse dont elle avait appris l'alphabet : « Maman était capable de faire du morse et toutes ces choses-là. Elle était bonne dans ça et les règles de route. Elle donnait un coup de main. Elle n'avait jamais enseigné, mais elle avait le tour, et elle avait une excellente mémoire.¹⁸ » Joseph-Antoine, pour sa part, avait la réputation d'être un professeur rigoureux quant aux heures consacrées à l'étude, et strict sur la discipline.

Très respecté dans le milieu, tant auprès des membres de la Corporation des pilotes que des autorités du ministère de la Marine et des pêcheries qui géraient le pilotage sur le Saint-Laurent¹⁹, Joseph-Antoine est l'un de ceux qui ont travaillé de concert avec le gouvernement fédéral pour que la station de Pointe-au-Père soit transférée aux Escoumins : « Mon père, dit Michel, est l'un de ceux qui ont décidé du choix sur la rive nord parce qu'il y a toutes sortes d'éléments dont il faut tenir compte. Il faut penser à l'hiver, à la glace. Le côté sud, c'est l'enfer parce que les vents dominants sont du nord-ouest et que, quand il y a de la glace, ça se ramasse du côté sud. Mon père a participé activement à la décision finale. Cela ne s'est pas fait sans discussions préalables ; ça s'est chamaillé un peu. Il y en a qui voulaient rester sur la rive sud parce que le lieu de mouillage ancré, c'est de l'autre bord, à Trois-Pistoles où il y a moins d'eau. Aux Escoumins, c'est très profond, incroyablement profond, alors ce n'est pas possible d'aller mouiller là, il n'y a pas assez de chaîne d'ancre pour aller au fond. Mais c'est le seul inconvénient.²⁰ »

Le capitaine Joseph-Antoine Pouliot est malheureusement décédé à l'âge de 46 ans, un an avant que le déménagement de la station de Pointe-au-Père aux Escoumins ait lieu lors de l'ouverture de la voie maritime du Saint-

15. Entrevue du 17 juin 2021.

16. *Ibid.*

17. Entrevue du 23 juillet 2021.

18. Entrevue du 17 juin 2021.

19. Il était de la mission du ministère de la Marine et des pêcheries, depuis près de trois quarts de siècle, d'occuper tout le champ administratif de la navigation et des transports par « voie d'eau » au Canada.

20. Entrevue du 17 juin 2021.

Laurent en 1959. Michel faisait son « temps de mer²¹ » dans les Caraïbes quand cela s'est produit. Il était sur un navire commandé par le capitaine Alphonse Bégin²². Informé de la situation, celui-ci s'était assuré qu'il puisse retourner à Québec en avion, à temps pour assister aux funérailles de son père. C'est à l'occasion de celles-ci, que Michel a pris la pleine mesure de la notoriété de son père. L'église était pleine et de nombreuses personnalités – dont des représentants du gouvernement – y assistaient : « D'abord exposé chez Lépine à Québec, le cercueil a ensuite été ramené à Saint-Jean. Quand le convoi funèbre est arrivé, l'église était pleine à craquer. Des gens de partout. C'était incroyable²³ », dit-il. Bon nombre de ces personnes étaient d'anciens élèves venus témoigner leur reconnaissance envers le défunt. Ils s'adressaient à Michel en lui disant : « On n'a pas eu le temps de le remercier ! » Michel résume en quelque sorte l'importance de la contribution de son père en déclarant que ce dernier « fait partie de l'histoire maritime [canadienne].²⁴ »

Michel : de Saint-Jean à Londres

« C'est la marée qui guide notre vie »

Michel Pouliot est né le 13 août 1939 dans la maison qui est aujourd'hui la sienne et qui a été celle de son père et de son grand-père, François-Xavier. L'année de sa naissance, son père étant en mer, sa mère, Clare Paquet, était restée tout l'hiver avec pour seule compagne sa belle-mère et son bébé. Par sa mère, Michel a du sang irlandais dans les veines, ce dont il est fier²⁵. La mère de sa mère, sa grand-mère maternelle, était irlandaise. Elle s'appelait Violet Convey et son père, Augustine Convey. C'est d'ailleurs parce que la famille Convey venait du comté de Clare (province de Munster) que sa mère a été appelée Clare. Michel insiste beaucoup sur le fait que les Irlandais et les Canadiens français, en plus de la religion, ont beaucoup en commun.

On imagine la solitude que pouvait ressentir les femmes de l'île, et plus particulièrement les résidentes de Saint-Jean, dont plusieurs avaient des époux en mer. D'autant que les hivers de cette époque étaient plus rudes que ceux d'aujourd'hui et que le chemin Royal n'était pas ouvert. Après la construction du pont en 1935, un *snowmobile* de Bombardier fut mis en service, mais il ne pouvait transporter qu'une dizaine de personnes à la fois. Des balises placées de chaque côté du chemin traçaient la voie. La solitude était moins pesante

21. Expression utilisée par les marins faisant référence au temps qu'il faut passer en mer avant d'être éligible à l'obtention d'un brevet supérieur.

22. Ce capitaine Bégin était le grand-père de Christian Bégin, l'animateur bien connu de la télévision québécoise.

23. Entrevue du 17 juin 2021.

24. *Ibid.*

25. L'informateur a souvent recours à l'usage de l'anglais dans son témoignage. Il faut rappeler qu'il a été élevé par une mère dont la langue maternelle était l'anglais, qu'il a fait en partie ses études en anglais et, surtout, que la langue de la mer est l'anglais.

l'été, car un traversier assurait le transport des voyageurs entre Québec et l'île. D'autre part, un villageois, monsieur Laurent Chabot, « faisait le taxi ». Par ailleurs, chaque fois que les pilotes de Saint-Jean passaient devant leurs demeures, ils ne manquaient pas de signaler leur présence à leurs épouses par des coups de sifflets, chaque coup répondant à un code particulier. Un rite que Michel a lui-même pratiqué tout au long de sa carrière par un double cri, un long et un court répété deux fois, pour saluer sa femme Micheline. En morse, ce signal correspond à la lettre « C », soit la première lettre du prénom de sa mère (Clare).



Louise Décarie interrogeant le capitaine Michel Pouliot, chez lui

Photo : Bernard Genest, 17 juin 2021

Au début, la famille habitait Saint-Jean à longueur d'année, mais plus tard elle s'est installée à Québec sur la rue Dessane. En été, toute la famille regagnait l'île d'Orléans. N'ayant connu ni son grand-père paternel, ni ses grands-oncles, c'est forcément de son père que Michel détient son goût pour la navigation. Indépendamment des transferts de compétences, le fait d'avoir un père pilote et de l'avoir vu partager sa passion pour la mer avec les siens, cela a certainement influencé son choix de carrière. Michel avait d'abord pensé devenir ingénieur – son inscription était même faite et acceptée à l'Université McGill –, mais il a vite abandonné cette idée au profit d'une carrière dans la marine. Très tôt, Joseph-Antoine s'était aperçu de l'intérêt que ses garçons manifestaient pour la navigation. Michel raconte qu'il y avait un petit ruisseau qui coulait en bordure du terrain de la résidence familiale à l'île. Avec ses frères, il s'y amusait avec des voiliers miniatures : « C'était

notre premier contact avec la navigation. On faisait semblant de naviguer avec des petits bateaux qui avaient quelques pouces de long, en bois. Ça ressemblait aux goélettes qui venaient au quai de Saint-Jean à l'époque.²⁶ »



Voilier miniature avec lequel Michel et ses frères s'amusaient
dans le ruisseau qui coulait le long de la maison familiale de Saint-Jean

Photo : Louise Décarie, 9 juin 2021

Les ayant vu faire, leur père était rentré à la maison en disant à sa femme « Bon bien, je pense bien qu'il va y avoir une autre génération qui va continuer.²⁷ » Leur mère n'était pas certaine d'approuver compte tenu de ce que cela signifiait : des mois, parfois des années loin de la maison. Elle savait d'expérience ce que c'était de voir partir les hommes de la maison pendant de longs mois. Mais elle devait aussi savoir que ses enfants n'y échapperaient pas, qu'ils avaient cela dans le sang. Ce que confirme Michel en affirmant qu'il était « absolument *dedicated*, dédié à la mer.²⁸ »

Dès l'âge de douze ou treize ans, Michel et ses amis naviguaient sur le fleuve dans une chaloupe que son père et un ami – un monsieur Boissonneault – leur avaient fabriquée sur le modèle de celles qui sortaient de la chalouperie Godbout de Saint-Laurent²⁹. Avec le fils de ce monsieur et ses amis Luc et Jean-Yves Lachance – dont le père, Herménégilde Lachance, était pilote – ils allaient à la pêche au bar. Pour pêcher le bar, dit-il, « il faut avoir de la petite sardine. On appâtait la senne avec de la petite sardine. Lorsqu'on la rentrait, elle était souvent pleine de sardines. » Les parents s'inquiétaient lorsque les

26. Entrevue du 23 juillet 2021.

27. *Ibid.*

28. Entrevue du 17 juin, 2021.

29. La chalouperie Godbout a été classée bien patrimonial en 1977 par le ministère de la Culture du Québec (patrimoine-culturel.gouv.qc.ca).



La chaloupe fabriquée par Joseph-Antoine Pouliot et un ami
sur le modèle des chaloupes Godbout de Saint-Laurent, île d'Orléans
Collection Michel Pouliot

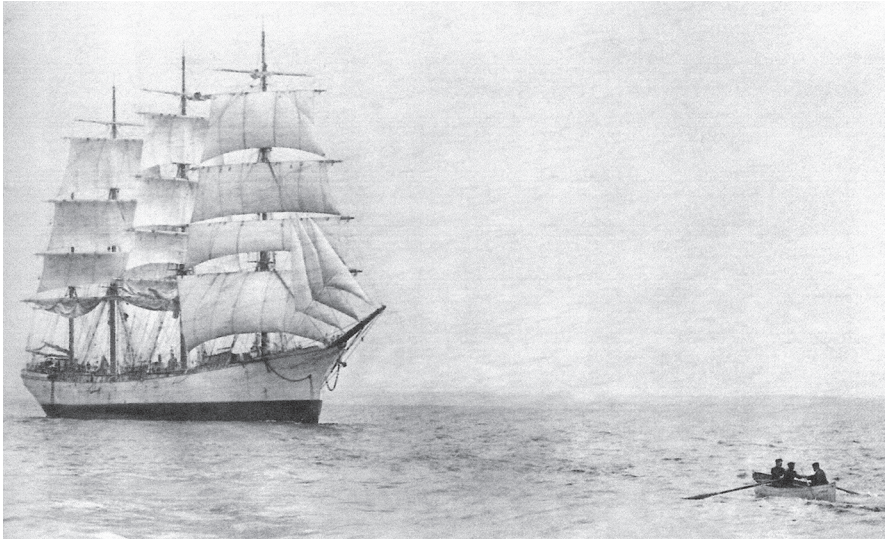
enfants s'éloignaient du rivage, les menaçant parfois de rentrer à Québec s'ils n'écoutaient pas. Plus âgé, c'est avec cette même chaloupe munie d'une voile que, souvent, Michel traversait le fleuve d'une rive à l'autre, aller-retour. À la fin de l'été, les vacances terminées, ses frères et lui retournaient aux études. Michel a ainsi fréquenté l'école St. Patrick [de langue anglaise], avant de s'inscrire à l'Institut maritime du Québec, à Québec.

L'apprentissage

L'apprentissage pour devenir pilote n'est pas un long fleuve tranquille³⁰. C'est plutôt un long cursus qui demande beaucoup de détermination. En raison des difficultés que présente la navigation sur le fleuve et des responsabilités qui en découlent, le pilotage est une spécialité qui ne s'acquiert qu'après un cumul d'années de formation et d'expérience. Peu de gens savent que le brevet de pilote ne s'obtient qu'après avoir été reçu premier officier ou capitaine. Le pilote est celui qui, dès qu'un navire entre dans le golfe pour entreprendre la remontée du Saint-Laurent, monte à bord du navire – cargo, paquebot, pétrolier – pour le mener à bon port. Son rôle est de donner au timonier les instructions pour mener le navire à destination en dépit des écueils. Sa responsabilité est grande, car lui seul connaît les multiples dangers de la route. Avant que les gouvernements, français, britannique et canadien,

30. « De Samuel de Champlain jusqu'aux actuels pilotes du Saint-Laurent, en passant par Louis Jolliet et Joseph-Elzéar Bernier, tous s'accordent pour dire que[,] si la navigation sur le Saint-Laurent peut parfois être longue, elle n'est jamais tranquille », affirme Véronique Dupuis, géographe, dans « Chronique d'une grande histoire entre un fleuve et ses pilotes » ; HistoireEngagée.ca., site consulté le 3 décembre 2021.

ne viennent légiférer pour en établir les règles, la pratique du métier était autrefois extrêmement dangereuse, le fleuve étant considéré comme l'un des cours d'eau les plus difficiles à naviguer au monde³¹. C'était, à l'époque où la sécurité et la réglementation du pilotage relevaient de la Maison de la Trinité³² (M^{TQ}), le « *free for all* ». Sans compter les risques que prenait le pilote pour rejoindre les navires à qui il offrait ses services, le plus souvent à bord de fragiles embarcations³³.



Un voilier abordé par une chaloupe de pilote
à l'époque où la règle était « premier arrivé, premier à bord »
Archives nationales du Canada, C-022139

La loi sur le pilotage de 1860³⁴ allait mettre fin à la règle du « premier arrivé, premier à bord ». Une situation qui favorisait la compétition entre

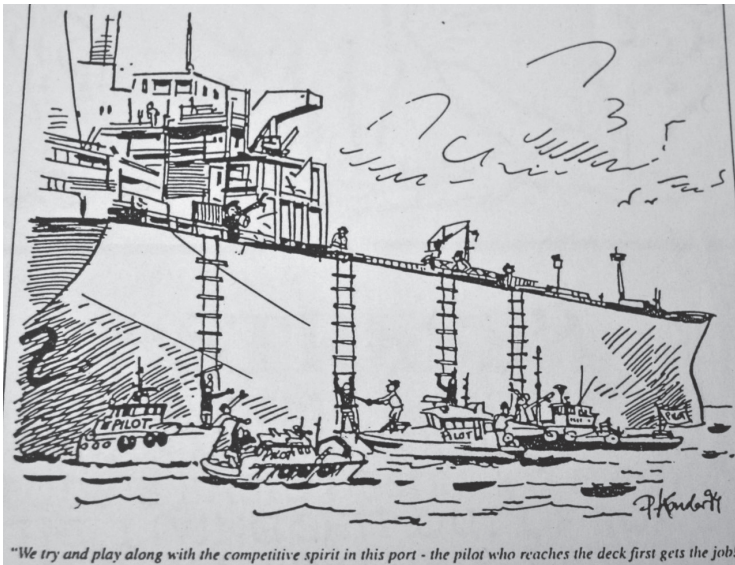
31. Entre 1819 et 1855, pas moins de « 85 pilotes, 22 apprentis et 22 hommes à gages sont morts noyés ou disparus en chaloupes à voiles ou en goélettes dans le fleuve et le golfe du Saint-Laurent. » Cf. Jean Leclerc, « Pilotes du Saint-Laurent, Le fleuve dans le creux de la main », *Continuité*, été 2001, p. 33-35.

32. Entité créée par le gouvernement du Bas-Canada en 1805 dont la mission était d'assurer la sécurité sur le fleuve et de réglementer le pilotage et les conditions de navigation. C'est aussi la M^{TQ} qui avait le pouvoir d'attribuer les brevets.

33. La plupart des pilotes ne disposaient, en effet, que de simples chaloupes à voiles de 16 à 22 pieds, manœuvrées par deux personnes, pour aller à la rencontre des navires d'outre-mer. Cf. Jean Leclerc, *Les Pilotes du Saint-Laurent, 1762-1960. L'organisation du pilotage en aval du havre de Québec*, Québec, Les Éditions GID et Jean Leclerc, 2004, 855 p.

34. *L'Acte pour incorporer les pilotes pour le havre de Québec et au-dessous*, promulgué par l'Assemblée législative de la Province du Canada, le 15 mai 1860. Cf. Jean Leclerc, *Les Pilotes du Saint-Laurent*, *op. cit.*, p. 299.

les pilotes et qui était la cause de beaucoup de morts par noyade³⁵. Pendant 54 ans la Corporation des pilotes pour le havre de Québec et au-dessous (CPHQ) fut « [...] l'unique structure organisationnelle des pilotes jusqu'à la formation le 2 août 1920, de l'union des pilotes licenciés pour le havre de Québec et au-dessous³⁶ » [aujourd'hui Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent (CPBSL)]. Le programme s'adressait à des marins qui avaient déjà fait des études en navigation. Au total, cela représentait huit années ponctuées d'examens et de nombreuses missions (jusqu'à 300) en mer, dont certaines effectuées sur le fleuve sous les ordres d'un pilote breveté.



Premier arrivé, premier à bord

Dessin humoristique illustrant la confusion
 créée par l'absence de réglementation dans certains pays
 Collection Michel Pouliot

« Le temps de mer »

C'est à l'âge de 18-19 ans que Michel a commencé son temps de mer : « Le temps de mer, explique-t-il, ça veut dire commencer l'apprentissage. C'est le temps qu'on passe avant de passer le brevet de troisième officier ; ensuite après un autre six mois, c'est un autre brevet plus élevé ; ça va comme ça

35. Jusqu'en 1859, la profession de pilote s'exerçait librement : « En effet, les pilotes brevetés pour et en aval du havre de Québec étaient des entrepreneurs libres et les droits de pilotage qu'ils gagnaient leur appartenaient personnellement, après avoir payé la cotisation obligatoire de 7 % qui était versée au Fonds des pilotes infirmes. » Cf. Jean Leclerc, *ibid.*, p. 45.

36. *Ibid.*, p. 46.

jusqu'à ce qu'on passe le brevet de capitaine. En totalité, c'est à peu près 36 mois. Quand on dit 36 mois, c'est effectivement 36 mois sur un bateau qui est en mer.³⁷ » Le premier bateau sur lequel il s'embarque est un cargo canadien qui avait pour nom le *Gulfport*. C'était un bateau construit en Allemagne, mais qui a changé de main après la guerre. Un très beau bateau, dit-il, qui faisait une partie de l'année la navette entre Montréal et Terre-Neuve, et l'autre partie de l'année, dans les Caraïbes. À l'époque, dit-il, il n'y avait pas de traversier pour desservir un endroit comme Terre-Neuve. Dans les Caraïbes raconte-t-il : « On déchargeait la cargaison en Amérique centrale et en Amérique du Sud et, en revenant, on prenait des chargements de sucre dans les Antilles. Du sucre brut. Ça arrivait dans des sacs de 200 livres. De pleines cargaisons qu'on rentrait à New York par l'East River.³⁸ » Au Guatemala, le jeune homme avait été grandement impressionné par la pauvreté qui sévissait dans la population, les gens crevant littéralement de faim. Le bateau y prenait des chargements de régimes de bananes, mais il arrivait souvent que celles-ci soient trop mûres, alors elles étaient simplement jetées. Michel s'arrangeait pour en récupérer et il les donnait « aux femmes qui avaient des enfants dans les bras.³⁹ » Dans son témoignage, l'informateur a beaucoup insisté sur le fait qu'il était pénible de partir des mois en mer sans revoir les siens. Sa femme lui écrivait des lettres qu'elle lui adressait dans tous les ports où le bateau faisait escale, mais souvent elles arrivaient trop tard, le bateau avait déjà repris la mer. Mais, dit-il, « j'ai fait mon temps, j'ai passé les brevets nécessaires.⁴⁰ »

Le brevet d'apprenti pilote constituait une étape importante de la formation. Après, suivait celle qui conduisait au grade de pilote proprement dit : « À l'époque c'était un apprentissage de quatre ans. J'ai fait mes quatre ans comme apprenti pilote dans le district Québec–Escoumins, incluant le Saguenay. On faisait habituellement de 150 à 200 bateaux par année, différents types de bateaux, des cargos, des pétroliers et toutes sortes de bateaux qui faisaient les ports secondaires comme Cacouna, La Malbaie, le Saguenay, Port-Alfred, Chicoutimi. Des endroits de la circonscription dans lesquels les navires pouvaient aller livrer la cargaison. » L'hiver, pendant ces quatre années, il a enseigné à l'École de marine de l'Isle-aux-Coudres à des détenteurs de brevets de petits navires – ils étaient nombreux à l'époque –, afin de les aider à passer à un niveau supérieur, soit à naviguer sur le Saint-Laurent et les Grands-Lacs. « Donc, le temps venu, j'ai passé mes examens, parce qu'il y a aussi des examens pour devenir pilote. J'ai fait mon premier voyage

37. Entrevue du 17 juin 2021.

38. *Ibid.*

39. *Ibid.*

40. *Ibid.*



Brevet d'admission de Michel Pouliot comme apprenti-pilote en 1961
Collection Michel Pouliot

Québec-Escoumins comme pilote le 5 avril 1965. Quand on est reçu pilote, on nous attribue un district bien particulier : Québec-Escoumins, c'est le premier district dans le Saint-Laurent. Pour tous les bateaux d'une certaine taille, le pilotage commence obligatoirement aux Escoumins, juste en bas de l'entrée du Saguenay.⁴¹ » Lors de cette première mission, Michel n'était revenu à Québec que le lendemain : « Je suis revenu le lendemain. Je m'en souviens très bien. J'ai fait Escoumins-Québec avec un accostage à l'Anse-aux-Foulons. Il faut calculer en moyenne 18 heures pour faire l'aller-retour Québec-Escoumins, Escoumins-Québec.⁴² » Sans compter l'intervalle de temps entre les voyages.

Le 13 janvier 1973, Michel Pouliot a été victime d'un accident. Lors d'une assignation sur un navire amarré au quai de Port-Alfred, au moment de l'embarquement, l'échelle d'accommodation s'est détachée subitement et il s'est retrouvé en chute libre, les pieds en premier. Il est tombé tout droit dans l'eau, en dépit du fait qu'il était « *by the book* », signifiant par là qu'il avait pourtant suivi les règles de procédure. La glace n'étant pas épaisse, il est passé à travers et s'est s'enfoncé d'une quinzaine de pieds dans l'eau glacée. Emporté par le courant, il a voulu remonter à la surface, mais s'est cogné la tête sur la croûte de la glace. Sachant que l'ouverture était derrière lui, il s'est poussé avec les mains jusqu'à ce qu'il l'atteigne : « Bon là, s'est-il dit, je pense que je suis en bonne posture. » Encore fallait-il qu'il soit tiré de

41. *Ibid.*

42. *Ibid.*



La station des Escoumins, anse aux Basques, quai des pilotes

Un des bateaux de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent

Photo : Micheline Morel, 16 novembre 2021

là. On lui a d'abord envoyé un câble qu'il n'a pu attraper parce qu'il avait les mains complètement gelées. Dans une deuxième tentative pour lui porter secours, on lui lança une amarre à laquelle il s'accrocha de justesse, car il était sur le point de tomber en hypothermie. L'ambulance avait déjà été appelée quand on le tira de là. Tout cela s'était passé en environ dix minutes. Conduit à l'hôpital de Port-Alfred où on l'attendait, tout le monde était surpris de le trouver encore en vie. De mémoire d'homme, c'était la première fois que quelqu'un survivait à pareil accident en plein hiver⁴³.

Être « mis en tour »

L'expression signifie être en attente de l'ordre de mission : « À l'époque, dit-il, il y avait environ 80 pilotes, habituellement partagés en trois groupes de 25. Pendant que certains travaillent, d'autres sont en congé. C'est chacun son tour, en alternance, pour que ce soit juste pour tout le monde. L'argent gagné est versé dans un fonds commun et les salaires attribués selon la classe du pilote. De même, on attribuait les bateaux en fonction de leur taille, les plus petits aux pilotes qui débutent, les plus gros, comme les paquebots et les pétroliers, aux plus hauts gradés. La même règle s'applique encore aujourd'hui⁴⁴ » dit-il. Aujourd'hui, c'est l'Organisation maritime internationale (OMI) qui a la responsabilité d'élaborer la réglementation maritime, mais la décision finale

43. *Ibid.*

44. *Ibid.*

relève de chaque pays, de chaque port : « Habituellement les pays tentent de s'y conformer. Une de ces règles oblige les capitaines à annoncer 24 heures à l'avance leur arrivée. Douze heures plus tard, le capitaine confirme celle-ci. À toutes les deux heures, l'information provenant des différents bateaux qui entrent dans le golfe est transmise aux stations. On appelle ça "le *tape*". C'est un rapport de tous les mouvements de bateaux, tant en descendant qu'en montant : tous les bateaux qui sont dans les deux districts de Québec. Ce rapport contient la liste des pilotes qui sont aux Escoumins, puis la liste des pilotes qui sont à Québec. C'est le Bureau des pilotes qui informe les pilotes de leurs missions, au moins une heure à l'avance. Les pilotes doivent consulter ces listes selon leurs secteurs. Il y a des numéros de téléphone pour chacun des secteurs : Québec-Escoumins, Québec-Montréal, Québec-Trois-Rivières. C'est comme ça depuis la création de l'OMI, c'est devenu moins *cowboy*. Moi, mon secteur, c'était Québec-Escoumins et puis le Saguenay et tous les petits ports comme Pointe-au-Pic, Rivière-du-Loup. Ça, c'est un district. Après, c'est Québec-Trois-Rivières et Trois-Rivières-Montréal. Ça, c'est un groupe. S'il y a des mouvements dans le port de Montréal, c'est à part, c'est un autre groupe. C'est comme ça dans tous les ports du monde maintenant. C'est ta licence qui te dit quelle est ta spécialité. Un peu comme un médecin ou un avocat qui se spécialise dans un secteur donné. Et puis maintenant il y a trois classes : A, B, C. En C, tu es affecté deux ans sur des plus petits bateaux ; après tu montes en B ; après c'est A, tout tonnage. La classe A autorise à piloter n'importe quel bateau, n'importe où.⁴⁵ »

« *Prendre la marée !* »

Savoir « prendre la marée » fait partie des connaissances de base pour naviguer sur le fleuve, mais c'est aussi un savoir-faire qui ne s'acquiert que par l'expérience. Selon l'informateur : « Les livres de marées ne donnent qu'un aperçu des marées hautes, de combien ça va monter, sauf qu'il y a des fois, dû aux vents, à la météo, à la pression atmosphérique, que ça ne monte pas autant qu'indiqué, que ce n'est pas assez pour nous. Alors quand le bateau passe Pointe-au-Père, on commence à vérifier. On demande des informations, on s'informe sur ce qui s'en vient. Il y a deux fois par jour des vagues qui viennent de l'Atlantique. Ce sont deux vagues de mer haute : c'est la marée. Ça vient deux fois par jour et ça retarde à chaque jour d'environ trois quarts d'heure. C'est pour ça qu'il y a des livres de marées qui donnent exactement quand la marée va être haute. Quand on embarque aux Escoumins, habituellement, la marée est basse parce qu'il y a de l'eau en masse. Ce n'est pas un problème. Ce qui nous inquiète, c'est la marée qui s'en vient. Autrefois, tous les bateaux passaient au sud, mais à certains endroits, comme à Québec, il

45. *Ibid.*

n’y avait pas assez d’eau, surtout pour les gros bateaux. Le port de Québec répond aux normes, mais pour les bateaux d’une certaine taille et d’un certain tirant d’eau, il faut attendre de prendre la marée.⁴⁶ » Cela se comprend parce qu’une grande part de la sécurité des navires repose sur l’habileté du pilote à faire la lecture des marées, surtout pour le tronçon de la Traverse du Nord entre Saint-Jean-de-l’Île-d’Orléans et le cap Gribane dans Charlevoix. Michel Pouliot avait l’habitude de dire lorsqu’il donnait des conférences, qu’il faisait du *surfing*, ce qui faisait rire l’auditoire. Dans les faits, c’était plutôt pour faire comprendre aux gens que les pilotes doivent « se servir de la marée pour être capable de passer les 30 kilomètres de la Traverse du Nord.⁴⁷ »



Le capitaine Michel Pouliot aux Escoumins

Photo : Micheline Morel, 16 novembre 2021

Lorsque la marée est favorable, explique-t-il, que « le pilote se met à la vitesse de la marée, habituellement à environ 12 nœuds, c’est l’onde... l’onde de la marée. On ne peut pas la voir, mais on sait qu’elle est là. On est après *surfer* dessus. À terre, on peut la voir venir, mais, sur le bateau, il faut plutôt se fier au marégraphe, un instrument qui mesure la hauteur de l’eau.⁴⁸ » Il poursuit en expliquant qu’il y a différents points stratégiques, qu’après les Escoumins, ça allait à l’Isle-aux-Coudres : « Ça nous donnait une bonne idée : si la marée n’adonne pas, il faut prendre la prochaine, mais si tu vas en haut

46. *Ibid.*

47. *Ibid.*

48. Instrument qui enregistre la hauteur de la mer (ou du fleuve) à un endroit donné pour une durée déterminée.

de la Petite-Rivière, là t'es fait ! Si tu n'as pas commencé à tourner, tu vas t'échouer. L'endroit ultime pour tourner, c'est le cap Maillard. C'est juste en haut de la Petite-Rivière-Saint-François. C'est là que tu viens assez proche de la terre, mais il y a presque un mille pour tourner, ça fait que ça donne une bonne chance. On colle le nord, puis on dit quelques "Je vous salue Marie" tout en tournant. On ralentit pour enlever de l'erre au bateau, puis là on met ça pleine vitesse tout à gauche, le gouvernail tout à gauche, pour tourner de bord complètement, pour s'en retourner à La Malbaie, pour aller à l'ancre et attendre la prochaine marée. C'est aux 12 heures. Au large du Manoir Richelieu, c'est du bon ancrage. On attend la prochaine marée, elle est en route, elle est quelque part dans le golfe, elle s'en vient... C'est incroyable parce qu'on sent ça jusqu'ici [à Saint-Jean]. Il y a les petites marées et les grosses marées. Ça dépend de la lune, ça dépend de toute l'action qui agite la terre, qui vient de l'extérieur, ça affecte les hauteurs dans les endroits restreints. On peut voir des mers hautes de 11 pieds, de 19 pieds aussi. On peut voir ça dans nos livres de marées. Il y a des fois, s'il y a eu beaucoup de vent d'ouest, elle peut même baisser plus que prévu, aller un peu en bas du zéro. C'est tout cela qu'il faut prendre en considération. S'il y a un gros nordet, elle peut monter d'un pied ou deux de plus parce que l'onde qui s'en vient va être alimentée par le vent. Quand on arrive à Saint-Jean, qu'on a fait notre chenal, c'est la limite. Ici, à Saint-Jean, ça tombe plus creux et il n'y a plus de problème pour se rendre à Québec ou à Saint-Romuald. Parce qu'habituellement, c'est là qu'il faut aller avec les pétroliers, des 100 000 tonnes, des 125 000 tonnes. Les plus gros qui sont venus, c'étaient des 200 000 tonnes.⁴⁹ »

Un homme d'influence

Dès ses premières expériences en mer, sensibilisé très tôt aux questions de sécurité, Michel s'est toujours montré préoccupé par la problématique. Souvent, il trouvait que le gouvernement n'en faisait pas assez à ce sujet. Il se sentait solidaire de ses collègues qu'il tentait d'amener à s'impliquer davantage dans la cause, même s'il se disait parfois qu'il devrait plutôt « se mêler de ses affaires ». Après l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent à la fin des années cinquante, les conditions de navigation avaient bien changé sur le fleuve. Autrefois, dit-il, « le drapeau c'était tout », signifiant par là que tout l'équipage était de la nationalité qu'affichait le pavillon. Depuis, dit-il, « il y a peut-être le capitaine, le chef mécanicien, peut-être un autre, mais il y a toutes sortes d'équipages qui viennent de partout. Il s'y parle toutes sortes de langues, d'où l'importance pour les compagnies maritimes de recourir aux services d'experts qui connaissent à fond le fleuve, et plus encore, la section

49. Entrevue du 17 juin 2021.

du fleuve à laquelle ils sont affectés.⁵⁰ »

C'est son engagement à défendre les intérêts et les positions de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent qui a conduit le « petit gars de l'Île », comme il se décrit lui-même, d'abord à former l'Association des pilotes maritimes du Canada, puis à être le premier Canadien à occuper le poste de président de l'IMPA⁵¹ dont le siège social est à Londres. Un poste qu'il occupa de 1990 à 2002 et qu'il quitta de son propre chef pour laisser la place à un plus jeune que lui.

C'est à Tel-Aviv en 1990, qu'il est élu pour la première fois à ce poste. Le bureau de l'IMPA était dans un ancien navire de guerre, le *Wellington*, amarré en permanence sur la rive nord de la Tamise. À titre de président de l'IMPA, Michel Pouliot avait un siège à l'OMI, une filiale des Nations Unies (ONU), qui avait aussi son siège social à Londres. Créé en 1948, l'organisme a pour mission d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et de prévenir la pollution des mers par les navires⁵². Les fonctions de l'informateur à l'intérieur de ces organismes l'ont amené à parcourir le monde (Afrique du Sud, Australie, Brésil, Chine, Espagne, États-Unis, Japon, etc.) avec, souvent, les honneurs réservés à un chef d'État.



Le H.Q.S. *Wellington* à Londres

siège social de l'Association internationale des pilotes maritimes
à l'époque où Michel Pouliot était président

Source : commons.wikimedia.org/wiki/File:HQS_Wellington.jpg

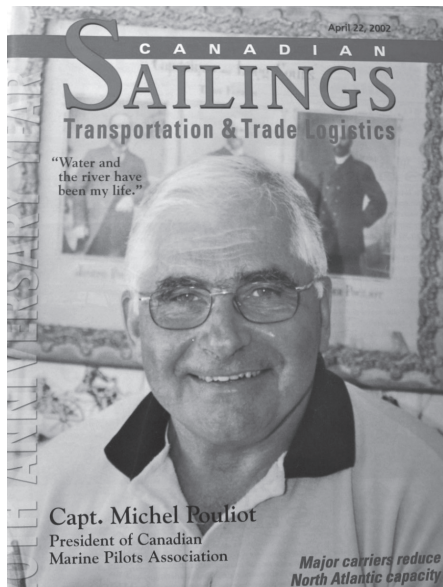
En 1994, par exemple, alors que se tenait une réunion de l'IMPA à Shanghai, il a été accueilli comme une personnalité politique avec rangs d'honneur. À sa descente d'avion, accompagné de son épouse, c'est escorté de voitures officielles que la limousine a parcouru la distance entre l'aéroport et Shan-

50. *Ibid.*

51. Acronyme de l'Association internationale des pilotes maritimes.

52. Cf. www.imo.org, site consulté le 12 décembre 2021.

ghai, comme s'il s'agissait d'un chef d'État. Michel Pouliot a aussi occupé le poste de président de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent (1977-1980 et 1992-1995) et la présidence de l'Association canadienne des pilotes maritimes (1983-2009) tout en continuant de naviguer. Il a toujours partagé son temps entre ses fonctions à l'international et la navigation, car il ne voulait pas perdre sa licence de pilote. Au cours de sa longue carrière, il a eu le privilège de piloter des navires aussi célèbres que *Le France* en 1967, et le *RMS Queen Mary 2*, lors de sa première traversée de l'Atlantique en 2004. C'est également lui qui, en 1997, a piloté jusqu'au port de Québec la gigantesque plateforme de forage *Spirit of Columbus*.



À la une de la revue *Sailings* du 22 avril 2002
 Le capitaine Michel Pouliot
 président de l'Association internationale des pilotes maritimes

Dans un hommage qui lui était rendu dans la revue *Le Pilote canadien*⁵³ en 2010, on soulignait d'entrée de jeu que « Pendant plus de 25 ans, le capitaine Michel Pouliot a sans doute été la figure la plus influente au sein du pilotage maritime canadien et international.⁵⁴ » Cette seule déclaration atteste l'importance du personnage. Michel Pouliot a pris sa retraite en 2008, à l'âge de 70 ans, après une carrière exceptionnellement bien remplie. Celle-ci a fait de lui un ambassadeur du Canada auprès des Nations Unies pour les questions relevant de la sécurité maritime, de la réglementation et de la reconnaissance

53. Bulletin de l'Association des pilotes maritimes du Canada.

54. *Le Pilote canadien*, vol. 2, n° 1, printemps 2010.

de la profession. Soulignons enfin qu'en dépit de tous les honneurs et de toutes les distinctions qu'il a accumulés au cours de sa longue carrière [près de 50 ans], Michel Pouliot demeure un homme d'une grande discrétion par rapport à celle-ci, d'une extrême amabilité et d'une simplicité qui l'honore.

Honneurs et distinctions

Membre honoraire à vie de l'*American Pilots' Association (APA)*, 1998.

Fellow du *Nautical Institute of London*, 2000.

Membre honoraire à vie de l'*Halifax Marine Pilots*, 2002.

Récipiendaire de la médaille du jubilé d'or de Sa Majesté la Reine Elizabeth II, 2002.

Membre honoraire de l'Association internationale des pilotes maritimes (IMPA), 2002.

Membre de l'Ordre du Canada, 2003.

Récipiendaire de la médaille du mérite de l'Association des administrations portuaires canadiennes, 2003.

Récipiendaire du certificat de *La Asociacion nacional de pilotos practicos (ANPRA)*, 2009.

Membre honoraire de la *Professional Great Lakes Pilots Corporation*, 2010.

Récipiendaire du certificat de la Fédération maritime du Canada, 2010.

Membre à vie de la Guilde de la Marine Marchande du Canada, 2010.