



ORDRE
NATIONAL
DU QUÉBEC

HONNEUR AU PEUPLE
DU QUÉBEC

Entretien inédit



Photo : Roch Thérioux

Michel Pouliot

Un homme plus grand que la Gaspésie

MICHEL POULIOT

UN HOMME PLUS GRAND QUE LA GASPÉSIE

Valeureux pionnier de l'air en Gaspésie, Michel Pouliot a grandement contribué au développement de sa région natale et de plusieurs autres régions du Québec.

Michel Pouliot, vous êtes étudiant à l'Académie de Québec, vous avez dix-sept ans et vous possédez votre licence commerciale. Quels sont vos rêves?

Nous sommes en 1948, après la guerre. Papa voulait encourager les aviateurs qui travaillaient dans l'aviation. Il avait acheté un petit avion, deux mille cinq cents piastres, un Fleet Canuck flambant neuf. Un deux-places. Un avion pour l'entraînement, pour apprendre à piloter, etc.

Papa était député et ministre à l'Assemblée nationale. M. Duplessis ne veut pas qu'il vole avec son avion, c'est dangereux, c'est ci, c'est ça. Je lui ai dit : - «J'veux pas que tu vendes l'avion. M'a te promener, moi! J'vais apprendre à piloter. J'sais pas quoi faire de ma vie.» Mes deux autres frères allaient en médecine, parce que mon père était médecin. Moi, ça ne m'intéressait pas la médecine. J'ai dit : - «Non, non, non! Moi, au lieu de faire des études, je veux faire un pilote d'avion.»

Papa a décidé de garder l'avion, j'ai commencé à le promener. J'étais passionné d'aviation. J'ai entrepris ma carrière de pilote en volant principalement de Gaspé à Québec au début, un peu partout dans la province par la suite. C'était une attraction pour ses électeurs, de dire que, nous, par chez nous, on avait ça. On se posait dans des pagages de champs de foin, on atterrissait dans un rang, pis dans un autre. Le terrain était grand. Enfin, je réalisais mon rêve d'enfant et mon père trouvait ça fascinant de voyager avec son fils comme pilote.

En 1951, diplômé en commerce et administration de l'Académie de Québec en main, est-ce synonyme de crédibilité et de financement?

Mon meilleur souvenir, ça a été à l'Académie de Québec. Cette école avait une ouverture d'esprit particulière sur le monde des affaires; nous recevions des notions de vente et de gestion d'entreprise. Je suis allé voir le gérant d'une vraie banque d'affaires, M. Annett, un bon bonhomme. Mais le bonhomme m'a dit : - «Non, non! J'peux pas t'aider! C'est dangereux. Tu vas te tuer. Moi, qu'est-ce que je vais faire avec une compagnie d'aviation? Pas de boss, pas de patron, j'connais rien dans ça! Je suis trop vieux pour prendre en charge c't'affaire-là. Non, j'peux pas t'aider!»

- «C'est bien correct, bonjour!» J'étais très désappointé!

Au bout d'un mois, j'avais fait le tour de la Gaspésie, une vingtaine de places, un peu partout autour de la péninsule gaspésienne. Je suis revenu à la banque : - «Je voudrais bien voir M. Annett, mon directeur de banque. J'ai quelque chose à demander.»

- «Pas des affaires d'aviation?»

J'ai dit : - «Non, non, non! Monsieur, je veux être en affaires. Moi, je suis un homme d'affaires, je veux être un homme d'affaires. J'ai dans l'idée d'avoir un chantier maritime, de construire des bateaux : chalutiers, cordiers, gaspésiennes, à Gaspé. J'ai des associés possibles, ça fait un certain

poids comme associés.» J'ai dit : - «Qu'est-ce-que vous pensez de ça?»

- «Ah ça, c'est une bonne idée. On supporte les pêcheurs avec leurs bateaux, ils ont tous des vieux bateaux. On va essayer de les rebâtir.»

Je savais que le domaine maritime était considéré comme moins à risque. J'avais ma valise. J'ai ouvert ça et je lui ai dit : - «J'ai également ça, Monsieur, pour une compagnie d'aviation. Regardez, j'ai fait le tour de la Gaspésie, j'ai trente-cinq mille piastres à dépenser.»

- «Lâche-moi ça!», il m'avait dit. «Qu'est-ce que tu

L'aéroport de Gaspé fut construit de 1951 à 1953 avec les moyens du temps et est devenu le rendez-vous d'innombrables voyageurs.

veux que je fasse d'une compagnie d'aviation?»

La première fois, il m'avait dit non. Mais il est revenu, il a regardé les chèques, les signataires des chèques. Il a dit : - «C'est un bon chiffre!»

Il y en avait pour trente-cinq mille piastres. Trente-cinq mille piastres, vous savez aujourd'hui, ça vaudrait trois cent mille! C'était beaucoup d'argent. Il m'a dit : - «M'en va t'aider.» C'est-à-dire une collaboration de la banque pour le chantier maritime et pour la compagnie d'aviation. L'aéroport de Gaspé fut construit de 1951 à 1953 avec les moyens du temps et est devenu le rendez-vous d'innombrables voyageurs.

On m'a dit que vous étiez était un sacré bon pilote. Est-ce que c'est la même sensation quand on est pilote de brousse, pilote de ligne ou capitaine de bateau?

Non, ça ne veut pas dire tout à fait la même chose. Un pilote de brousse, c'est l'entière liberté; il y a moins de contrôle, moins de sécurité,

surtout ces années-là. Pilote de ligne, on a des réglementations, beaucoup de réglementations, des exigences : observer des altitudes, des destinations - le calcul de la navigation doit être en dedans toujours de trois minutes d'un point A à un point B -, donc, un encadrement plus sévère.

Quand vous êtes à voile? Le bateau, le gros contraste, c'est la vitesse, c'est la lenteur, c'est la lenteur extrême : on fait cinq, six nœuds, deux, trois nœuds, selon le vent, mais par contre, à voile, c'est la liberté totale, parce que c'est seulement le vent, c'est la volonté de la Terre, ou du Bon Dieu, ou de la nature qui fait qu'on se déplace. Le nord est toujours le nord. Les conditions de météo, il faut les lire à long terme, encore qu'en avion on peut dire : «Si je fais Mont-Joli-Québec dans la prochaine heure et que les prévisions atmosphériques sont dans trois, quatre heures, il y aura un orage ou du mauvais temps, on va arriver avant.» Tandis que le bateau, quand on part, on ne sait jamais quand est-ce qu'on arrive. Donc, le vent, il est efficace et nécessaire pour le voilier. Mais le vent, on peut s'en passer quand on est en avion.

Vous avez sûrement des anecdotes savoureuses?

Ah, ma chère madame, j'en aurais plusieurs! D'abord, je vous conterai une petite histoire sur l'interprétation des lois aériennes.

Un jour, je devais renouveler ma compétence sur l'équipement pour lequel j'étais qualifié et sur l'interprétation positive du vol aux instruments. Cette dernière épreuve se faisait tous les six mois et, pour ce faire, nous devions nous déplacer vers Sept-Îles, Baie-Comeau ou Mont-Joli, ces aéroports ayant l'équipement nécessaire et homologué par Transports Canada.

L'inspecteur était un homme exigeant, gentil, mais austère et juste. J'ai fait l'examen qui dure plus d'une heure et, à la fin de la mission, il m'a dit : - «J'ai beaucoup de misère à t'accorder ton

renouvellement, puisque la dernière approche sur ILS [aux instruments] était plus ou moins acceptable.»

Je lui ai dit : - «Comme ça, j'ai bloqué mon test?»

- «Ou-ou-ais», m'a-t-il étiré.

- «Bon, je suis bien content de ça», lui dis-je.

- «Comment ça?», me rétorqua-t-il.

- «Bien, dans la version des lois et règlements de l'air en français, dont j'ai l'extrait ici, il est dit : «Le postulant doit démontrer à l'officier examinateur qu'il a la compétence et l'aptitude de faire une approche manquée», et c'est ça que j'ai fait.»

En colère, il a endossé ma licence et pris le téléphone pour appeler à Ottawa, afin que la version française soit retirée immédiatement et qu'une autre réglementation soit publiée pour que le terme *missed approach* - en français «approche manquée» - soit changé pour «approche simulée».

Qu'est-ce que c'est un 748?

Mon plaisir, mon plus grand plaisir, c'est quand j'ai eu cet avion-là. En 1971, je me portais acquéreur d'un HS-748, un avion de 48 passagers, fabriqué par Hawker Siddeley, en Angleterre. J'ai été le premier au Canada à mettre en service cet appareil propulsé par deux turbomoteurs. J'ai été le premier commandant.

On me demandait d'aller chercher un groupe à New York. Après que j'ai eu ma *clearance* pour partir de New York pour m'en aller vers Gaspé et l'île d'Anticosti, le contrôle aérien de New York m'a demandé : - «C'est quoi un... qu'est-ce que c'est un 748?»

J'ai dit : - «Un de mieux qu'un 747.» Puis, j'étais bien content. J'ai entendu tout le monde, dans les micros : - «HA, HA, HA!»

Même si c'était international, eux autres, je les connaissais. J'avais savouré cette affaire-là, de pouvoir, un petit gars de chez nous, là, de pouvoir remettre les choses à leur place!

Je vous donne un mot et vous me dites ce qu'il évoque : formation...

Moi, j'ai eu une BELLE formation à l'Académie de Québec. Ça, j'en suis très heureux, j'en suis très reconnaissant. Mes parents m'ont bien éduqué. Ils m'ont donné ce que je voulais avoir.

J'aimais et respectais la jeunesse et me suis entouré d'atouts intéressants. À titre d'exemple, un jeune homme bien éduqué, dans les 18-25 ans, gentil, poli, partiellement bilingue, doté d'une bonne scolarité et d'une licence de pilote, venant d'une famille unie, sobre et humble, était le candidat que je recherchais et embauchais. L'entrevue était simple, positive et courte. Entre 200 et 300 pilotes ont commencé leur carrière chez moi, avec une moyenne annuelle de 75 à 100 demandes.

Je faisais de la formation. Un peu à terre pour l'introduction d'un nouvel appareil, mais surtout dans les airs. Quand je connaissais le type, je lui donnais sa première chance. Au lieu de le faire asseoir à droite dans un avion, parce que le capitaine est assis à gauche, moi, je le faisais asseoir à gauche. Le changement d'attitude était remarquable. Il était plus confortable à gauche qu'à droite. Ça, c'est la première chose. La deuxième affaire, ça lui donnait énormément de confiance. Troisièmement, j'avais assez d'habileté et de compétence, j'étais capable de prendre le contrôle de l'avion et de le manœuvrer, si c'était nécessaire.

Fait à mentionner : à un certain moment, Transports Canada comptait dans ses rangs au moins 15 inspecteurs qui avaient fait leurs premiers pas à l'aéroport de Gaspé.

Si je vous dis Piché...

Robert Piché, c'est un type que j'ai bien aimé. C'était un penseur. Il avait une belle formation au cégep de Chicoutimi. Je connaissais ses parents. C'était un Gaspésien, un gars de chez nous. Il est venu me voir plusieurs fois à l'aéroport de Mont-Joli, sur le vol entre Gaspé, Mont-Joli, Québec, pour me demander un travail. Je lui disais non et non. J'avais déjà du personnel. À un bon moment, il y a eu une ouverture. Je l'ai fait voler et je lui ai dit : - « Lundi prochain, arrange-toi pour être à Gaspé à huit heures du matin. Tu commences à travailler. » Quelle belle carrière il a faite!

Éducation familiale...

Mon père, c'était un homme audacieux et moderne. Un homme discipliné et vaillant. Il a transmis ses valeurs à ses enfants. Papa, il donnait tout : son énergie, son cœur, son âme, sa générosité inlassable. Il était médecin originaire de Rivière-du-Loup, dans le Bas-Saint-Laurent.

Ah oui, Madame, j'ai reçu un bel héritage! Je dois vous dire que j'ai un attachement particulier pour l'histoire de mon pays, la Gaspésie. J'ai toujours refusé les déménagements à Montréal. J'ai dit : - « Moi, je veux avoir un contrat de travail, ma résidence à Gaspé, en Gaspésie. » Quand je dis Gaspé, pour moi, c'est la Gaspésie entière et le Bas-Saint-Laurent. J'ai toujours dit : - « Je vais me déplacer, mais je ne laisse pas ma Gaspésie. » Mon cœur est amarré à mon village. J'ai bien traité le monde et il m'a bien traité également. Si j'ai eu du succès, c'est que mes concitoyens me l'ont permis.

Lorsque Michel Pouliot prendra sa retraite du monde de l'aviation, que souhaite-t-il laisser en héritage?

Moi, je voudrais que les gens soient heureux, satisfaits de leur existence, bien dans leur entourage et pleins d'estime pour eux-mêmes.

Je remercie la Providence d'avoir été entouré de bons citoyens. Il y a une expression populaire qui dit : *Nos rivières continuent de couler, même si on est disparu*. Je suis satisfait du devoir accompli. On avait le feu sacré, c'était pas une job, mais une vocation.

Témoignage* du commandant Robert Piché au sujet de M. Michel Pouliot :

J'ai beaucoup de reconnaissance envers M. Pouliot qui m'a donné une solide base de pilotage. Je dois dire qu'au moment où j'ai réussi à sauver la vie de mes passagers et de mon équipage lors du vol transatlantique de 2001, je le dois en bonne partie à l'expérience acquise avec M. Pouliot.

De mon expérience de travail avec M. Pouliot, je retiens deux choses : il était exigeant et serviable. C'était un grand travailleur qui était exigeant pour lui et exigeant pour les autres. Ensuite, il aimait servir les gens. C'est lui qui a développé le transport aérien dans la péninsule, sur une bonne partie de la Côte-Nord, à l'île d'Anticosti et aux Îles-de-la-Madeleine. Il se rendait aussi à Saint-Pierre-et-Miquelon.

On volait dans des conditions difficiles. Et dans ces lieux, il était accueilli par les gens comme un bienfaiteur qui leur apportait de la parenté, des chasseurs, des pêcheurs, du courrier et des marchandises. Les gens avaient beaucoup de respect pour lui.

*Témoignage tiré du *Magazine Gaspésie*, volume 45, hiver 2009, p. 50.

Cette entrevue a été réalisée le 20 août 2010 par Monique Vézina, chevalière de l'Ordre national du Québec. Madame Vézina a eu la charge de plusieurs portefeuilles dans le gouvernement de M. Brian Mulroney. Très engagée dans le développement de sa région, le Bas-Saint-Laurent, elle a consacré de grands efforts aux projets qui ont marqué l'essor socioéconomique de l'est du Québec, étant particulièrement active sur deux plans : la participation des femmes dans le domaine politique et la protection des droits des aînés. Le 18 octobre 2010, dans sa ville natale, Madame Vézina a été décorée de la médaille de l'Assemblée nationale par le député de Rimouski, M. Irvin Pelletier.

MICHEL POULIOT, CHEF PILOTE, PILOTE DE LIGNE ET HOMME D’AFFAIRES

Par Jules Bélanger, O.Q.

Michel Pouliot est né en avril 1931, à Cap-d’Espoir, en Gaspésie. À sept ans, il voit un avion amerrir près de sa demeure. Un rêve s’inscrit alors dans l’imaginaire de l’enfant : devenir pilote d’avion. Son père, le Dr Camille-Eugène, maire de Cap-d’Espoir pendant 35 ans, député de Gaspé à l’Assemblée nationale de 1936 à 1962 et ministre de la Chasse et des Pêcheries de 1944 à 1960, achète en 1948 un Fleet Canuck (petit avion amphibie à deux places) et Michel en devient le pilote pour faciliter ses longs déplacements ministériels de la Gaspésie vers Québec et autres destinations de la Belle Province. Le premier ministre Duplessis n’apprécie guère l’originale initiative de son ministre. Bonne nouvelle pour Michel qui, étudiant à l’Académie de Québec, vient d’avoir dix-sept ans et son permis de pilote : il deviendra le pilote de son père. Première année : 400 heures de vol à son carnet et Michel obtient la collaboration d’un voisin pour l’aménagement d’une petite piste d’atterrissage derrière la maison paternelle de Cap-d’Espoir.

Aussitôt ses études terminées, en 1951, Michel brûle du désir d’instaurer en Gaspésie un service aérien : il fonde alors sa première compagnie sous le nom de Trans-Gaspésien Limitée et il l’installe à Gaspé où il fait aménager une piste en gravier et un hangar. Le jeune entrepreneur a besoin de financement, mais, pour les bailleurs de fonds, le domaine de l’aviation comporte de trop grands risques. Michel met alors sur pied à Gaspé un chantier maritime, entreprise considérée comme moins risquée, et il obtient cette fois la collaboration de la banque de même que celle de notables de la région, dont son père, ce qui lui facilite l’obtention de financement pour le chantier maritime et sa compagnie d’aviation.

Peu après ses débuts, la compagnie Trans-Gaspésien possède cinq avions, y compris le Fleet Canuck acheté du père de Michel, et transporte des passagers entre



Gaspé, Matane, Rimouski, Québec et la Côte-Nord. Elle décroche un contrat de la Canadian Marconi pour desservir les bases de radar de la Défense nationale des lignes Dew et Mid-Canada. La demande de services aériens en Gaspésie se développe et des pistes d’atterrissage sont aménagées à Sainte-Anne-des-Monts et à Murdochville. La compagnie progresse rapidement et elle établit des bureaux dans les divers aéroports du Québec qu’elle dessert. En 1960, Michel obtient son brevet de pilote de ligne et la Trans-Gaspésien devient Air Gaspé. Elle vole non seulement aux quatre coins du Québec, mais aussi

aux États-Unis et aux Bahamas, et elle établit une ligne régulière entre Québec et Montréal. Le personnel d'Air Gaspé compte plus de 80 personnes, dont 25 pilotes, 10 agents de bord et 17 mécaniciens. Au plus fort de ses activités, la compagnie transporte par année de 30 000 à 35 000 passagers de Gaspé et 5 000 de Sainte-Anne-des-Monts.

Pendant les premières années, tous les vols se font à vue, le vol aux instruments ne viendra que plus tard, en 1958. Le président de la compagnie, Michel Pouliot, en est aussi le chef pilote et il voit à la formation de nombreux jeunes pilotes, dont celui qui allait devenir le célèbre commandant Robert Piché. Il s'agit là réellement, sous la guidance de l'habile et expérimenté chef pilote, d'une remarquable et efficace école de pilotes de brousse.

Ces pilotes, tout comme leur chef, doivent être polyvalents. Ils doivent transporter des gens et de la marchandise dans des régions éloignées, à la merci d'une météo capricieuse, et atterrir sur des pistes souvent hasardeuses et non encore équipées d'aide à la navigation. Il leur faut, avant chaque décollage, vérifier l'état de l'appareil, étudier le plan de vol, voir au plein de carburant et au chargement des bagages. Dans leurs manœuvres de pilotage, particulièrement lors d'opérations d'urgence, ils doivent toujours faire preuve de stricte vigilance, de jugement sûr et d'un imperturbable sang-froid, afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens qu'ils transportent. L'historique de l'école et de ses performances témoignent des brillants états de service du chef instructeur Pouliot et des pilotes qu'il a formés.

Transport de malades et de blessés, de chasseurs à l'île d'Anticosti, avec leur cargaison de chevreuils, de la poste vers des régions isolées, de castors pour leur repeuplement au nord du Québec et au Labrador, de vacanciers et d'étudiants en peine : les avions de Michel Pouliot ont rendu d'incalculables services. Lui-même, entre autres accomplissements, a effectué, à compter de 1955, quelque 1 300 vols à des fins médicales entre l'île d'Anticosti et Gaspé. En tenant compte de la liaison avec les Îles-de-la-Madeleine, à lui seul, il a effectué plus de 2 500 évacuations médicales, souvent dans des conditions de vol difficiles. Pas étonnant que son carnet de bord compte 30 000 heures de vol. Pour son plaisir, le pionnier vole encore quelques heures par année.

En 2000, l'Association des gens de l'air du Québec a rendu hommage à Michel Pouliot. En 2008, il a été

décoré de l'insigne de chevalier de l'Ordre national du Québec. À l'automne de la même année, il s'est vu attribuer le titre de Pionnier par l'APBQ ou Association des pilotes de brousse du Québec. Le 14 octobre 2009, la Ville de Gaspé, dans l'esprit de ses fêtes du 475^e, nommait officiellement l'aéroport de Gaspé « Aéroport Michel-Pouliot ».

Valeureux pionnier de l'air en Gaspésie, Michel Pouliot a grandement contribué au développement de sa région natale et de plusieurs autres régions du Québec. C'est fort justement que l'aéroport de Gaspé le rappelle à tous, en belles lettres blanches. De même, à Gaspé, l'école polyvalente C.-E.-Pouliot rappelle le dévouement inlassable pour sa Gaspésie du père de Michel, le médecin de famille, le député et ministre. Autre éloquente confirmation du vieux proverbe : *Bon sang ne saurait mentir!*

D'abord professeur de littérature, Jules Bélanger, O.Q., est un ardent défenseur de la culture gaspésienne. Il a corédigé Histoire de la Gaspésie, ouvrage remarquable dont la deuxième édition (1999) fait 798 pages. C'est aussi lui qui est à l'origine de la Société historique de la Gaspésie et du Musée de la Gaspésie.

*Ministère
du Conseil exécutif*

Québec

