



Le Réseau de l'Agroalimentaire, des  
Alcools et de l'Hospitalité.

Accueil Nos chroniqueurs Bières, Vins & Spiritueux Hôtellerie, Restauration & Tourisme Agences de vin Liens Produits & Services Nous contacter

#### Articles les plus lus

Le réseautage pour les emplois  
Nous contacter (Contact us)  
Hôtellerie, Restauration,  
Traiteurs, Tourisme  
Vin & Spiritueux  
Produits & Services

#### Nos chroniqueurs

Samy Rabbat  
Thérèse Vanasse  
Michele Herblin  
Christian Geadah  
Hélène Dion et le vin  
Diane Senez  
Mady Létourneau



Représenté par  
LBV International

## Vanasse & Associés Consultants inc.

Accueil ▶ Thérèse Vanasse ▶ Ma rencontre avec un héros!

### Ma rencontre avec un héros!

Le 3 novembre 2009,

Nous sommes le vendredi 23 octobre 2009 et nous sommes au Mont-Tremblant. J'ai été invitée comme conférencière dans le cadre du Colloque 2009 du Regroupement des gestionnaires en approvisionnement des universités québécoises (RGAUJQ). Le titre du colloque « Un monde en turbulence : savoir anticiper et manoeuvrer ». Le conférencier suivant sera nul autre que le commandant Robert Piché et le sujet de sa conférence « *Quand l'impossible devient réalité!* »! Je n'aurais manqué cette opportunité pour tout l'or du monde. J'étais assise dans la première rangée, en diagonale avec lui. Personne pour me bloquer la vue, je ne manquerai rien, il sera comme « tout à moi ».

Le président commence sa présentation. Nous sommes tous très attentifs. Puis, soudain, plus de lumière; l'obscurité totale dans la salle et nous entendons une voix nous annoncer des problèmes. C'est la voix du commandant, il nous répète le même message que celui transmis aux passagers de l'avion au moment où l'obscurité s'est installée.

Ensuite, nous écoutons un reportage, le reportage de la phase finale de l'incident du 24 août 2001. Le commandant Piché pilote un avion en panne de moteurs à 39 000 pieds d'altitude, la nuit, au milieu de l'Atlantique. C'est un Airbus A-330 d'Air Transat dans lequel se trouvent 291 passagers et 13 membres d'équipage, le vol TS 236. Dans ce reportage, il y a une simulation du vol des dernières minutes et de l'atterrissage, des photos. Nous entendons également le témoignage de quelques passagers. Beaucoup d'émotion, beaucoup d'émotion... Puis, les lumières s'allument et on annonce « Mesdames et Messieurs, le commandant Robert Piché ». Il entre, nous l'applaudissons, mais aucun son ne sort de nos bouches, stupéfaits, encore sous le choc!

Non, il n'est pas en uniforme, il est vêtu simplement, mais avec goût. Il est « beau », humble et ému (comme nous tous d'ailleurs). Il possède beaucoup de charisme. Lentement, il commence à parler et mentionne avoir vu/entendu le reportage au moins 300 fois. Il déclare en être toujours aussi ému. Et il continue à nous entretenir : « 86 % des passagers ont peur de prendre l'avion, qui fait partie de ce pourcentage? » Quelques-uns lèvent la main. Je me suis permise de faire une petite recherche et une étude de Léger Marketing effectuée après le 11 septembre 2001 nous apporte quelques précisions : 33 % des passagers d'un avion sont inconfortables, 10 % de la population ne prendra jamais l'avion.

Avant le 24 août 2001, on le nommait « Capitaine Piché » (oui, il a quand même 4 gallons!), « Monsieur Piché », mais très rarement « Commandant Piché ». Depuis, il est devenu le « Commandant Robert Piché ». Il en est un peu amusé, car les grades dans l'aviation civile n'ont pas du tout la même rigueur que dans le monde militaire, mais bon, c'est ainsi. Il parle de l'uniforme qui lui attire regards et femmes. Il en a eu 5, « la dernière, je l'ai mariée; puis il ajoute, vous devriez voir ce que cela me coûte! ». En rigolant, il termine en disant « J'ai raccroché, la chasse est terminée, je suis rangé! ».

Il nous informe sur les étapes d'un vol normal : la portion en territoire canadien, la portion au-dessus de l'océan et la portion au-dessus du territoire européen. Avant de quitter le territoire canadien pour entreprendre l'étape suivante, un contrôleur aérien lui demande s'il accepte de modifier son plan de vol pour voler à 60 milles plus au sud et, sans raison, il accepte (le commandant a toujours de choix de modifier ou non le plan initial). Cette décision s'avèrera de première importance dans le sauvetage.

Puis, il nous parle de sa folie « de jeunesse, à 30 ans » et de la conséquence : condamné à 10 ans de prison en Géorgie. Il ne nie rien, ne cherche pas de faux-fuyant, bref il assume! Une prison où l'on retrouve 200 blancs pour environ 600 noirs et il ajoute « J'ai suivi le cours « Prison 101 » en une semaine et j'ai très bien réussi! ». Il a vécu un an et demi sous haute dose d'adrénaline, à survivre, à ne déranger personne, à faire le boulot demandé, bref, à survivre!

Nous revenons dans l'Airbus. Au dessus de l'océan, il discute avec son premier officier qu'il ne connaît pas ou très peu. Puis, en plein milieu de l'océan... une lumière orange s'allume : débalancement au niveau du carburant entre les ailes!

Sa première pensée va vers les 304 personnes à bord, y compris lui-même, un humain : il doit tout faire pour leur sécurité. Il a un travail à faire et il le fera.

Les pilotes doivent, tous les 6 mois, passer des tests en simulateur de vol. Ils doivent

#### Partenariat relationnel



Site de rencontre nouvelle génération  
dédié aux plus de 35 ans



Samy Rabbat sur LinkedIn  
Samy Rabbat sur Facebook

- ▶ **Découverte du vin I et II**
- ▶ **Analyse sensorielle des vins du monde**
- ▶ **Wine and Spirit Certificate**



**K Karavan Spirit Cognac V.S.**

En page 30 & 31 sur  
«**TCHIN TCHIN**»  
de la  
SAQ

[Code SAQ : 11073395](#)



**CRÉA COMMUNICATIONS**  
Le savoir-faire dans le succès  
des communications médias

affronter tous les problèmes pouvant survenir afin de savoir quoi faire, quoi... quoi... ÊTRE PRÊT! Les moniteurs leur enseignent à : 1. garder votre calme; 2. consulter votre voisin, premier officier; 3. réfléchir avant d'agir car la précipitation ne mène pas nécessairement à la bonne décision! Ces recommandations s'appliquent à tout gestionnaire, peu importe le lieu et la situation. En souriant, le commandant nous informe que, depuis le sauvetage du 24 août 2001, la simulation sur la panne de carburant a été ajoutée!

Alors, n'écoutez que ses moniteurs, il demande à son premier officier ce qu'il pense de la situation, du problème, et sa réponse sera « Nous allons tous mourir! Nous allons tous mourir! Nous allons... ». Le Commandant Piché comprend que son premier officier est au bord de la panique si ce n'est déjà le cas. Il a maintenant deux problèmes à solutionner : la lumière orange et la panique de son officier et il ne veut surtout pas se laisser gagner par la panique car la panique, c'est contagieux!

**MAYDAY! MAYDAY! Y-A-T-IL UN PILOTE À BORD? OUI, le commandant Piché est à bord!**

Il est dans l'avion le plus moderne du monde : 5 ordinateurs de bord qui gèrent tout, contrôlent tout, apportent toutes les solutions à tous les problèmes qui peuvent survenir, etc. etc. Il prend maintenant des décisions : demander à son copilote de faire les calculs sur la situation du carburant et appuyer sur la commande/action recommandée par l'ordinateur de bord (il saura plus tard que cette décision n'était pas la bonne!). Le calcul du copilote : 8 tonnes de carburant disponible!!! Impossible, de penser le commandant et il révisé les calculs... Ils sont bons, nous allons manquer de carburant! Il décide alors de changer de cap, de tourner vers les Açores. Il faut atterrir, de préférence sur la terre ferme, car amerrir, c'est la mort assurée! Il nous explique que l'eau, c'est un bloc qui ne se brise pas. Le ciment se désintègre, mais pas l'eau et c'est l'avion qui se désintègre. Depuis le début, le voyant orange est allumé et quelque 14 minutes se sont écoulées.

Une fois les moteurs éteints, avec 30 % de ses capacités, dans sa tête il se pose une question « Est-ce que ce gigantesque avion, un Airbus A-330, planera? »

Le copilote sera occupé avec les communications à bord et avec la tour de contrôle des Açores. Les agents de bord seront, quant à eux, occupés à contrôler les passagers au mieux et à les préparer pour un amerrissage... atterrissage d'urgence. Le commandant Piché parle avec fierté de leur travail et de leur maîtrise. Ce sont des humains aussi, entre eux : « si je ne survivais pas et que toi tu survivais, tu diras à ... que je l'aime », et aux passagers devant eux : « ne craignez rien, tout ira bien ». Une équipe d'agents de bord ayant entre 8 et 19 ans d'expérience est un fait extrêmement rare. On n'a jamais autant d'expérience sur un seul vol!

À bord, les passagers prient, pleurent, se confessent (un homme devant la mort toute proche avouera à son épouse qu'il l'a trompée... avec sa sœur!), s'étreignent... une dernière fois, se tiennent la main, prient encore et encore.

Au sol, les pompiers et les militaires attendent et ne s'attendent à rien d'autre que de ramasser des corps. Ils sont certains que l'Airbus va s'écraser en mer ou sur la piste. Bref, personne ne croit en la capacité du pilote, c'est dire qu'ils ne connaissent pas le commandant Piché! Fort de toute son expérience, « il ne fera que son travail » et c'est ce qu'il répètera encore et encore depuis le sauvetage.

Contre toute attente, l'avion est en vue. Il a plané plus de 20 minutes! Là encore les sceptiques en prendront pour leur rhume! Il faut maintenant atterrir, sans encombre. Cependant, l'avion vole trop vite, presque 2 fois la vitesse normale. Mais le commandant Piché n'a pas le choix, il doit le faire maintenant, pas de 2e chance possible.

Contrairement à la nuit précédente et aux 4 nuits suivantes, la visibilité est à son meilleur, bonne nouvelle. Un autre facteur déterminant : une piste qui a 2 milles de long. Elle est d'une longueur exceptionnelle puisqu'elle est utilisée par la NASA pour l'atterrissage de la navette spatiale!

**Y-A-T-IL UN PILOTE À BORD? OUI, le commandant Piché est à bord!**

L'adrénaline est à son maximum. Le commandant Piché pense aux 304 personnes à bord. L'homme pense, comme tous les autres, à sa famille. Il va atterrir... L'avion touche le sol et ... rebondit de 2000 pieds, vacille, tangue, mais... fort de son expérience de brousse, de guerre, etc., il sait que l'avion va se replacer à l'horizontal et planer encore. L'adrénaline est à son maximum, le plus grand « High » de sa vie, avouera-t-il. Il va maîtriser l'Airbus. Il en est à la dernière étape : lorsque les roues arrière vont retoucher le sol, il faudra freiner... au bon moment. Là, c'est l'expérience qui sera son seul conseiller. Les roues touchent le sol... l'angle est le bon. Il freine, il est « debout sur les freins »; les pneus éclatent avec un bruit d'enfer. Le feu se déclare au niveau du train d'atterrissage et, lentement, le nez de l'avion se baisse, les roues avant touchent le sol. Le commandant Piché est toujours « debout sur les freins » et l'Airbus A-330 ralentit, puis s'arrête. Pas de dislocation, pas de bris, pas de mort, pas de blessés... ils sont tous vivants!

Le temps que le commandant Piché effectue les dernières tâches de sécurisation de l'avion, les agents de bord « opèrent » à leur tour : ouverture des portes, déploiement des toboggans, évacuation de tous les passagers et des membres d'équipage. Quelques blessures mineures, sans plus! Il sort de son cockpit. Il est maintenant seul dans l'avion : 1 minute 30 secondes se sont écoulées depuis qu'il a donné la consigne d'évacuation. Sa dernière responsabilité : s'assurer qu'il n'y a plus personne à bord. Il doit traverser 200 pieds. « C'est long un Airbus A-330! ». Des montagnes de chaussures, des odeurs nauséabondes (face à la mort, les humains évacuent le stress et la peur comme ils peuvent), mais personne d'accroché à son siège, personne dans les toilettes, plus personne à bord. Alors, il saute dans le toboggan de queue! Sa pensée, lorsqu'il saute « je vais perdre mon job! ».

**Via DESIGN**  
**Communications**  
**Marketing Inc.**  
Tél.: 514-878-3989  
info@viadesign.ca  
www.viadesign.ca

**Stands**  
**d'exposition**  
**Design**  
**graphique**  
**Site web**



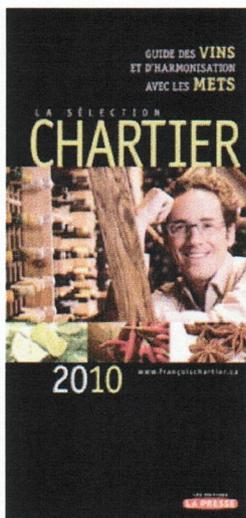
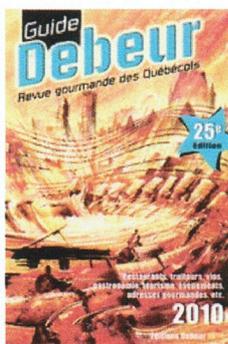
**Skinos Mastiha eau-de-vie aromatisée**  
[Code SAQ : 11039470](#)



**Shiraz Wolfkloof Robertson**  
**Winery Robertson 2007**  
[Code SAQ : 10649111](#)



[Une belle critique de Vinquebec.com](#)



**IL Y AVAIT UN PILOTE À BORD**, le commandant Robert Piché. Calme et en parfait contrôle, tel qu'écrit dans la brochure du colloque « il a su faire face à une situation critique en utilisant judicieusement son expérience, ses compétences et son équipage ». Une leçon de force et de courage : il a surmonté les difficultés et les épreuves.

En tout, 42 minutes se sont écoulées depuis que le voyant orange s'est allumé!

De retour à la maison, quelques jours plus tard, le commandant Piché fera la « une » de tous les journaux « Il a fait de la prison aux États-Unis... ». Inutile que je donne ici les détails et que je sois aussi « incroyable et inacceptable » que l'ont été les journalistes. Dans la religion catholique (je ne connais pas les comparables dans les autres religions, j'en suis désolée) le Seigneur a dit (je ne me rappelle plus devant qui et dans quelles circonstances) « Que celui qui est sans péché lui lance la première pierre » et, à ce moment, personne n'a lancé de pierres!

Cette « campagne de salissage » a été la plus grande épreuve, sa plus grande difficulté, l'évènement de sa vie le plus difficile à passer : ses enfants l'ignoraient, sauf sa fille aînée à qui il l'avait dit lorsqu'elle a atteint ses 18 ans.

Toujours aussi généreux, il répond à toutes nos questions, aussi simplement et humblement qu'il a raconté le sauvetage. Il a partagé avec nous et nous avons échangé avec lui. Je me dois de faire un constat : ce que soit le commandant Piché ou nous qui l'écoutons, personne n'a cherché de coupable, de responsable. Le commandant Piché a loué tous les membres de son équipage; il en était fier et reconnaissant.

Nul doute qu'Air Transat s'est félicitée d'avoir embauché le commandant Piché. BRAVO à celui ou à ceux qui l'on supporté et qui lui ont fait confiance. Ils lui ont donné une 2e chance.

Lorsque la période de questions fut terminée, il en avait pour nous : « Avant le sauvetage, si vous aviez su que j'avais été en prison, seriez-vous monté à bord sachant que j'en étais le commandant? » Nous avons tous répondu OUI.

Deuxième question : « Une fois que M. Lacroix aura payé sa dette à la société, allez-vous lui confier votre argent? » Nous avons tous répondu NON!

Le commandant Piché n'a pas été en prison parce qu'il a fait une erreur de pilotage, il a mal utilisé son talent et son avion. De plus, les seuls perdants furent ceux qui l'ont recruté et lui-même. Pas d'autres dommages collatéraux sauf, bien sûr, sa famille. Ses enfants et tous ses proches n'ont pas à avoir honte, bien au contraire. Avec ses 304 vies sauvées, ils ont obtenu 304 « pardons » dans l'honneur et la fierté.

Tout au long de sa présentation, nous avons souri, ri et même esquissé une larme ou deux. Une rencontre excitante? Non. Une rencontre ÉMOUVANTE? OUI. J'ai mis quatre jours avant de pouvoir, sans être trop sous le choc de l'émotivité, écrire ces quelques lignes.

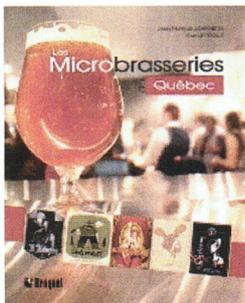
Les facteurs déterminants dans ce sauvetage? Il y en a plusieurs. Premièrement, ses compétences et son expérience comme pilote hors de tout doute que ce soit au Québec, dans les pistes enneigées, à la Baie James, sur la Côte-Nord ou au Vietnam, aux États-Unis, etc. Deuxièmement, sa survie en prison et c'est là qu'il a vu la mort pour la première fois. Troisièmement, la modification de son plan de vol (60 000 milles plus au sud), des conditions de météo exceptionnelles aux Açores, une piste d'atterrissage longue de 2 milles. Est-ce que le destin était au rendez-vous? Était-ce son karma ou Dieu sait quoi? Nul doute, il avait en « main » toutes les cartes, tous les outils et il n'a pas failli à son job et à ses responsabilités. Il a « livré » la marchandise et il a sauvé 304 vies, y compris la sienne!

Le commandant Piché a sauvé 304 vies; je dirais qu'il a sauvé beaucoup plus de vies que cela. Que dire des « avantages » collatéraux? Je parle ici des enfants qui ne sont pas devenus orphelins, des parents qui n'ont pas eu à survivre au décès de « leur chair », aux amis, aux voisins, aux patrons/employés et autres qui n'ont pas perdu un ou des êtres chers. Que dire des enfants qui sont nés de ces survivants? Peut-être que l'un d'entre eux ou leur descendance sera un autre Einstein ou un autre commandant Piché qui sauvera à son tour d'autres vies et ainsi de suite!

Bien entendu, il y a des survivants du vol TS 236 qui n'auront pas été capable et ne seront plus capable de mener une vie normale malgré les thérapies et l'aide qui leur sera apportée. Les humains n'ont pas tous la même force, les humains n'ont pas tous la même destinée. Il y a aussi les résilients, c'est-à-dire ceux qui présentent une résistance au choc... rien ne s'est passé ou, ça ne m'a pas affecté du tout. Une rumeur veut que les chats aient 7 vies. En est-il de même pour les humains? 304 personnes ont eu au moins une « 2e chance ». Toujours est-il que le commandant Piché en est à sa « 3e vie », tout comme moi d'ailleurs, ce qui traduit une raison supplémentaire de mon émotion. Lorsque tu as vu et affronté la mort, il est rare que ça ne change pas l'Homme, cela replace les valeurs et agit sur notre avenir.

Il serait intéressant de retracer les survivants pour découvrir ce qu'ils sont devenus. Peut-être que le 10e anniversaire du sauvetage, en août 2011, sera un moment de rencontres, d'échanges et... de larmes de joie!

Le commandant Piché a recommencé à piloter en novembre 2001. Il a à nouveau piloté l'Airbus « qui lui a donné du fil à retordre... en regardant, toutes les 5 minutes, le niveau de carburant! » et là, nous avons tous souri. Il n'a pas demandé d'aide et, avec le recul, il avoue qu'il aurait dû prendre une année sabbatique. Air Transat ne se serait pas opposée et il aurait dû suivre une thérapie. Sa thérapie, c'est peut-être ses conférences, qui sait? Dans tous les cas, MERCI de cet enrichissant partage et je suis persuadée qu'il en tire quelque chose.



Finalement, il y a eu la reconnaissance. En effet, le commandant Piché a été honoré au Québec, dans sa ville natale, Mont-Joli, à Québec et à Montréal; au Canada, à Ottawa et aux États-Unis, à Chicago, à Washington, par divers organismes et gouvernements. De plus, un film dont le titre sera « Entre ciel et terre » verra le jour en juillet 2010 et portera sur sa vie et ses aventures. Nul doute, je le verrai.

J'ai acheté son livre « Sauvetage aux Açores » (nouvelle couverture de « Robert Piché aux commandes du destin »), Pierre Cayouette, Édition Libre Expression, qu'il a gentiment autographié. Maintenant, je vais le lire.

Comme le dit le commandant Piché « Il n'a pas appris à devenir héros ou à agir en héros ou à vivre comme un héros... il n'a fait que son travail ». MERCI et quel exemple.

Il est partenaire avec Confor qui offre, entre autre, des ateliers « La peur en avion » [www.confor.ca](http://www.confor.ca)

Ensemble, nous avons quitté la salle à dîner, pris l'ascenseur, attendu nos voitures. Nous avons échangé encore quelques mots, il était toujours aussi humble et toujours aussi « beau! » (Sourire!).

J'espère pouvoir l'entendre à nouveau, une rencontre inoubliable et à renouveler. Il y aura toujours quelque chose à retenir, une leçon à tirer.

Commandant Piché, MERCI d'être ce que vous avez été, ce que vous êtes et ce que vous serez. J'espère humblement, à mon tour, que vous serez MON commandant de bord lors de mon prochain vol sur Air Transat.

À la prochaine!

Ma rencontre avec un héros  
© 2009 Thérèse Vanasse, Vanasse & Associés Consultants inc.  
3 novembre 2009  
[www.vanasse-associes.com/](http://www.vanasse-associes.com/)

Vu: 496 [Envoyer par mail](#) [Bookmarker](#) [Ajouter aux favoris](#)

Commentaires (2)

[Flux RSS pour les commentaires](#)

...

Par C.Petit-Martinon, novembre 04, 2009

Bravo Mme Vanasse, félicitation pour votre excellent article, J'ai lu la biographie du Capitaine Piché et je trouve que c'est un homme extraordinaire et hors du commun. Il ne faudrait jamais oublier le nombre de vies qu'il a sauvés. Journaliste de voyage, j'ai une chronique dans Vins et Vignobles, j'ai beaucoup voyagé et je voyage encore et au nombre d'atterrissages que j'ai faits, je puis comprendre toute la gamme des émotions vécus. Merci de cet émouvant et instructif article. Céline Petit-Martinon.

...

Par Olivier, novembre 08, 2009

Bravo pour l'article. C'était en effet émouvant à lire, tant pour l'impact que le commandant a eu sur ses passagers que celui qu'il a eu sur vous. Bien content de l'avoir lu.

Ecrivez un commentaire

Auteur

Email

Site Web

Titre

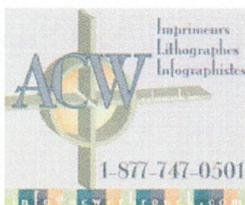
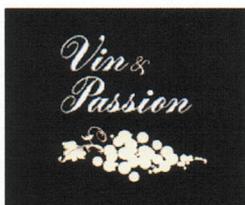
Commentaire

Réduire l'éditeur | Agrandir l'éditeur

Être averti d'une réponse par email (seulement pour les membres)

[Ajouter un commentaire](#)

[< Retour](#)



La modération  
a bien meilleur goût.

