

GPC: Le conducteur n'avait pas de formation

Par Alexandre Geoffrion-McInnis
La Presse Canadienne

MONTRÉAL – Le conducteur du chariot élévateur qui a heurté mortellement le travailleur de piste Mark Robinson à l'issue du Grand Prix de Formule Un du Canada l'an dernier n'avait pas suivi la formation obligatoire pour piloter ce genre de machinerie, a révélé la CSST mercredi, à quelques heures du début des activités sur le circuit Gilles-Villeneuve de l'île Notre-Dame.

Le conducteur, dont le nom n'a pas été révélé par la CSST, n'était apparemment pas le seul dans cette situation, a indiqué la porte-parole de la CSST Marie-France Vermette.

«Il y avait certaines lacunes au niveau des compétences l'an dernier, car les conducteurs n'avaient pas toutes les formations et toutes les qualifications prescrites et autorisées par la loi par la CSST (pour conduire des chariots élévateurs)», a-t-elle souligné.

Cette dernière a du même souffle indiqué que tous les conducteurs qui seront en poste au cours du week-end du Grand Prix cette année auront suivi la formation adéquate. C'était la quatrième et dernière recommandation à laquelle le promoteur de l'événement, Octane Management, et l'Automobile Club de l'île Notre-Dame devaient se conformer, et le processus a été complété «au cours de la semaine dernière».

«Ces formations ont été réalisées cette année par la Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys, a-t-elle précisé. Il fallait former les conducteurs de chariot élévateur afin qu'ils répondent aux règles de la CSST, et ça s'est terminé ce week-end. Les quatre interdictions ont donc été levées et tout est beau, toutes les mesures correctives exigées par la CSST ont été répondues.»

Lors de la publication du rapport de la CSST, le 6 novembre dernier, les inspecteurs avaient indiqué que «la gestion de la santé et de la sécurité est déficiente, notamment en ce qui concerne l'identification des risques, l'évaluation des compétences des travailleurs de piste et la formation et l'entraînement des conducteurs de chariots élévateurs» — sans préciser que certains d'entre eux n'avaient carrément pas suivi la formation adéquate.

Le conducteur du chariot élévateur n'était pas le seul responsable de ce triste incident, et en conséquence quatre recommandations avaient été formulées par l'organisme qui chapeaute les travailleurs du Québec.

«L'équipement de prévention a été changé; ce sera désormais celui du fabricant du chariot élévateur qui sera utilisé. Ensuite, une méthode de transport des voitures de course a été élaborée. Ils ont créé un programme de formation pour répondre à chaque situation possible, et désormais la voiture devra rester à proximité du sol — c'est-à-dire être soulevée à moins de 300 millimètres — et la vitesse de dépassement du chariot élévateur devra être limitée à 5 km/h, a énuméré Mme Vermette. De plus, il y aura des élingues conjuguées à des ceintures de stabilisation afin de faciliter le transport de la charge, et le transport se fera désormais à reculons. Ça signifie que les accrocheurs se retrouveront devant le chariot, éliminant ainsi la possibilité d'un drame (similaire à celui de M. Robinson).»

Mme Vermette a indiqué qu'il n'est pas impossible qu'un inspecteur de la CSST soit présent au cours du week-end dans l'île Notre-Dame pour s'assurer que toutes les procédures soient suivies à la lettre.

«C'est certain que (la visite d'un inspecteur) n'est pas exclue, mais pour le moment, comme le groupe Octane Management et l'Automobile Club ont pris en charge tout ce qui avait rapport à la santé et la sécurité du travail, nous sommes convaincus qu'ils vont prendre leurs responsabilités et assurer la sécurité des travailleurs du prochain Grand Prix pour s'assurer qu'il n'y ait pas d'accident», a indiqué la porte-parole de la CSST.

La Presse Canadienne a laissé un message et envoyé un courriel à Bruno Savard, le directeur des opérations chez Octane Management, afin d'obtenir ses commentaires dans le dossier, mais ils n'ont pas été retournés dans l'immédiat.

D'autre part, la mémoire de M. Robinson sera honorée au cours du week-end de deux façons différentes, a laissé entendre le directeur des communications chez Octane, Normand Prieur. Tous les travailleurs de piste de l'Automobile Club de l'île Notre-Dame porteront des brassards noirs, et une page entière lui sera consacrée dans le magazine officiel de l'événement — qui sera disponible à compter de vendredi.

M. Robinson, un passionné de course automobile qui était âgé de 38 ans, est mort après avoir été écrasé par les deux roues droites du chariot élévateur qui transportait le bolide du pilote Esteban Gutierrez, de l'écurie Sauber, vers la ligne des puits quelques minutes après le drapeau à damiers.

Aussi dans Sports: (/sports/)

À propos	Connexion	Extra	Conditions
À propos de Métro (http://www.journalmetro.com/about-metro)	Facebook (http://www.facebook.com/pages/journal-metro/64790844524)	Métro Montréal (http://www.journalmetro.com/journalvirtuel/metro-montreal)	Directives concernant les commentaires (http://www.journalmetro.com/directives-concernant-les-commentaires)
Contactez-nous (http://www.journalmetro.com/contactez-nous)	Twitter (https://twitter.com/metromontreal)	Métro Calgary (http://reader.metronews.ca/digital-ID=6110ee03-acdc-472b-9d71-22e65655f9d)	Launch.aspx? Conditions d'utilisation (http://www.journalmetro.com/conditions-d-utilisation)
Annoncez avec nous (http://www.journalmetro.com/annonces-avec-nous)	Instagram (http://instagram.com/journalmetro)	Metro Edmonton (http://reader.metronews.ca/digital-ID=d91faed2-f1cf-43ac-b12c-2a67eb85d750)	Politiques de protection de la confidentialité (http://tctranscontinental.com/fr/privacy-policy)
Applications mobiles Métro (http://www.journalmetro.com/mobile)	Google+ (https://plus.google.com/b/108325121131047683554/+journalmetropolicy)	Metro Halifax (http://reader.metronews.ca/digital-ID=70825508e-07b0-40ea-9834-c2c8d68c18b8)	
Archives Métro international (http://www.readmetro.com)		Metro London (http://reader.metronews.ca/digital_Launch.aspx?ID=f407babd-23ff-44f2-a46b-7c13e71b76b8)	
L'environnement chez Métro (http://www.journalmetro.com/environnement)		Metro Ottawa (http://reader.metronews.ca/digital_Launch.aspx?ID=1bc30598-6ee6-4456-b9ba-c81a09224ac9)	
		Metro Regina (http://edition.pagesuite-professional.co.uk/launch.aspx?referral=other&refresh=8r1FbN20W0x7&PBID=70918aea-849f-48dc-9503-306fdad8aee9&skip=1)	
		Metro Saskatoon (http://reader.metronews.ca/digital_launch.aspx?id=7b00df29-5881-40a6-b1d1-17688f906965)	
		Metro Toronto (http://reader.metronews.ca/digital_Launch.aspx?ID=ae45d194-e887-4f4e-bfc7-62a403de57df)	
		Metro Vancouver (http://reader.metronews.ca/digital_Launch.aspx?ID=3744758e-2ee5-4c13-a052-56711bdbdc91)	
		Metro Winnipeg (http://reader.metronews.ca/digital_Launch.aspx?ID=2b713e7c-e496-4481-8665-3f4a85e4064e)	