

ILS VEULENT LA VÉRITÉ. TOUTE LA VÉRITÉ!

PHOTO RONALD DERSIN

ACCIDENT DE TRAIN DE SAINT-GEORGES- SUR-MEUSE

Unis dans la douleur, soudés dans un combat qui pourrait être long, la famille de Marc De Geyter est bien décidée à se battre jusqu'au bout pour découvrir les circonstances exactes de la terrible collision du train de voyageurs 3820 avec le train de marchandise 48535, le dimanche 5 juin dernier. Ils ont perdu un père, un fils, un compagnon, un ex-mari... Un homme attachant qu'ils connaissaient comme particulièrement méticuleux et sérieux dans son travail. Ils ont perdu Marc, qui, ce soir-là, conduisait le train qui ne s'est pas arrêté. Le coupable idéal? Les parents de Marc De Geyter ne croient pas à la thèse de l'erreur humaine.

La famille De Geyter à Bruxelles, ce 29 juin, réunie pour Marc, le conducteur de train décédé dans l'accident de Saint-Georges-sur-Meuse. De gauche à droite, Myriam (son ex-épouse), Adrien et Amaury (ses deux premiers fils), Robert (son père), Isabelle (sa compagne depuis quatorze ans au moment de l'accident) et Natan (son plus jeune fils) qui tient la photo de Marc.



Robert De Geyter pose
aux côtés des photos de
son fils disparu.



« C'EST UN COMBAT POUR MARC MAIS AUSSI POUR TOUS LES CHEMINOTS »

PAR MICHEL BOUFFIOUX

Située en plein cœur de Bruxelles, la Librairie du Lombard abrite un univers très particulier : un ensemble de pièces de collection qui invitent l'esprit à s'en aller loin d'ici, loin de la terre, sur de gigantesques océans qui nous rappelleraient le caractère éphémère de la vie humaine, qui nous inviteraient à la modestie face à la nature et au destin. Balançant entre une gouaille toute bruxelloise et les larmes d'un père inconsolable, le propriétaire des lieux, Robert De Geyter, nous montre ici un scaphandre, là un gouvernail. On comprend, pendant ce court instant où il nous parle de son « musée », qu'il fait mine de croire que rien n'est arrivé ; qu'il fait comme si Marc était encore là. Comme si son fils unique allait bientôt reprendre son fonds de commerce... C'était ce qu'il espérait. Ils en avaient parlé. Mais non. Voilà. C'est fini. « Rien de tout cela n'arrivera », se réveille soudain Robert. « Tous les objets qui se trouvent ici portent pourtant les empreintes de Marc. Il m'a beaucoup

« On a le sentiment qu'on veut exclusivement faire porter le chapeau à Marc »

« QUELQUES JOURS AVANT SA MORT, MARC A INSTALLÉ UN FRIGO... C'EST UN PEU STUPIDE, MAIS IL M'ARRIVE DE TOUCHER LONGUEMENT CET OBJET POUR AVOIR UNE SORTE DE CONTACT INDIRECT AVEC LUI »

aidé dans l'aménagement de cette maison. C'est lui qui a installé l'électricité. Il savait tout faire de ses mains et il était très dévoué. Quelques jours avant sa mort, il a installé un frigo... C'est un peu stupide, mais il m'arrive de toucher longuement cet objet pour avoir une sorte de contact indirect avec lui.»

Tout en parlant, l'homme nous conduit dans une toute petite pièce à l'étage : deux chaises, une petite table et, partout sur les murs, des photos du disparu. « Je viens souvent ici. Je m'assieds. Je le regarde, mais pas trop longtemps. C'est trop difficile », confie-t-il. Il nous emmène alors dans son salon où il nous montre une casquette déposée sur un meuble. « En hiver, il la portait toujours sur la tête quand il allait conduire son train. » Robert manipule l'objet avec précaution « pour ne pas perdre les cheveux » de son fils qui s'y sont perdus. Une femme au visage marqué par la douleur entre alors dans la pièce. Isabelle est la compagne de Marc : (Suite page 48)

près de quatorze ans de vie commune. Elle est accompagnée du petit Natan, 12 ans. Un regard d'ange perdu dans l'enfer que traverse cette famille. Et voici qu'arrivent Adrien et Amaury, 20 ans et 18 ans. Ils restent silencieux. Ils n'ont pas de mots pour évoquer la perte brutale de leur père. Ils sont sonnés. Proches du KO, à l'instar de Myriam, leur maman, la première épouse de Marc, qui les soutient comme elle peut. Ils sont ainsi rassemblés pour témoigner d'une seule voix. Pour nous dire qu'ils ne laisseront rien au hasard, qu'ils ont pris un avocat, qu'ils se sont constitués partie civile, qu'ils feront tout ce qui est de leur ressort pour savoir ce qui s'est vraiment passé à Saint-Georges-sur-Meuse, lors de cette tragique soirée.

« Affirmer qu'il a marqué le "double jaune" et qu'il a ensuite continué comme si de rien n'était, c'est insensé. Autant dire qu'il était suicidaire ! Or, ce n'était pas du tout le cas »

Voici ce que l'on croit savoir des faits alors que les différentes enquêtes en cours sont loin d'avoir livré tous leurs enseignements. Peu avant 23 heures, le dimanche 5 juin 2016, un train de marchandises, le E48535, venant de Monceau à destination de Millingen en Allemagne, roule sur la ligne 125. A hauteur de Haute-Flône, c'est-à-dire à quelques centaines de mètres du lieu où se produira la collision, ce train ralentit fortement sa vitesse après que son conducteur y ait été invité par le signal B222, affichant un « double jaune », c'est-à-dire lui annonçant que le prochain feu, le K10, sera rouge. C'est donc à une vitesse de 10 à 15 km/h que ce train progresse par un temps brumeux... A ce moment, le signal B222 est sensé passer

au rouge pour protéger les arrières de ce long et lourd convoi de marchandises : 30 wagons, 2 600 tonnes. A 23 h 01, le train de voyageurs ICE3820 (Mouscron-Liers), conduit par Marc De Geyter, quitte Amay avec un retard de deux minutes. Sur cette même ligne 125, il se dirige vers Hermalle-Sous-Huy à une vitesse située entre 90 et 100 km/h. Selon les informations communiquées par la SNCB lors d'une récente séance de la Commission des infrastructures, des communications et des entreprises publiques du Parlement fédéral, Marc De Geyter est alerté par le signal D11 : un « double jaune » l'avertit que le feu suivant, à 1,462 km, est rouge. Bien évidemment, il s'agit d'un élément central dans ce dossier, à propos duquel la direction de la SNCB a ajouté que le conducteur, respectant la procédure, a bien poussé sur le bouton ad hoc confirmant qu'il avait vu ce signal l'invitant à ralentir. Une source nous précisant que cet élément doit nécessairement résulter de l'examen de la boîte noire récupérée après l'accident.

Une autre donnée à la disposition des enquêteurs apparaît étonnante : l'accompagnateur qui se trouvait dans le cinquième wagon du train de voyageurs est formel : à aucun moment, le train n'entame d'action de freinage, passant outre le signal B222, non équipé de la balise de freinage automatique TBL1+. A 23 h 03, à hauteur de Saint-Georges-sur-Meuse, le train de voyageurs 3820 percute violemment le convoi de marchandises E48535. Outre Marc De Geyter, deux passagers perdent la vie et plusieurs autres sont blessés, dont trois très grièvement.

La famille du conducteur est plus qu'interpellée par différents éléments du récit qui a été fait, jusqu'à présent, de cet accident. Son père dit : « On a le sentiment qu'on veut exclusivement faire porter le chapeau à Marc. Avant même que les enquêtes soient terminées, la direction de la SNCB a bien pris soin d'affirmer que la plupart des accidents de train sont liés à des "erreurs humaines". Ce fut le cas à l'occasion du témoignage de l'administrateur général de cette société devant le Parlement. C'est un moment qui me reste largement en travers de la gorge. Autant en ce qui concerne le contenu du discours de Jo Cornu que pour son attitude. Je l'ai croisé dans un ascenseur, on était nez à nez, et cinq autres personnes étaient présentes. Quand il m'a vu, il a commencé à sourire. Je lui ai dit : "Monsieur Cornu,

vous avez le courage de sourire, moi je ne l'ai plus du tout." Il a quitté l'ascenseur en haussant les épaules. »

Le grand patron de la SNCB ne conteste pas cette rencontre. Mais selon son parte-parole, il « était concentré sur l'importante commission qui allait se dérouler et pris dans ses pensées, il n'a pas reconnu directement le papa du conducteur de train. » Et de préciser que Jo Cornu « n'a bien évidemment jamais eu l'intention de l'offenser, ni par ses propos, ni par son attitude. Il a, à plusieurs reprises d'ailleurs, présenté ses condoléances et manifesté sa compassion par rapport à ce drame, tant vis-à-vis de la famille du conducteur que vis-à-vis des autres familles de victimes. Sur la base des seules photos parues dans la presse et sans le connaître personnellement, il lui était quasiment impossible d'identifier le papa du conducteur de train du premier coup d'œil. Ce dernier ne s'étant pas présenté de prime abord. »

Myriam, l'ex-épouse de Marc, poursuit la critique : « Quand on dit que Marc a vu un "double jaune" et qu'il n'a pas freiné, c'est une aberration. Soit le feu était défectueux, soit il y a eu un problème technique empêchant le freinage. » Isabelle précise le propos : « Ce qu'on a dit de cette catastrophe ne tient pas debout. Affirmer qu'il a marqué le "double jaune" et qu'il a ensuite continué comme si de rien n'était, c'est insensé. Autant dire qu'il était suicidaire ! Or, ce n'était pas du tout le cas. Marc adorait son métier et nous étions heureux. Quand il rentrait dans sa locomotive, ses yeux brillaient. Il disait qu'il s'y sentait "chez lui". C'était un passionné de train depuis l'enfance et il réalisait sa passion. »

La thèse d'un moment de distraction fatal laisse la famille du conducteur tout aussi dubitative. Robert affirme que son fils était bien trop méticuleux pour cela. Isabelle ajoute que « Marc connaissait parfaitement son travail. Pendant le mois de juin, il allait passer sa "triennale", cet examen de remise à niveau obligatoire tous les trois ans pour les conducteurs. Il connaissait parfaitement bien la réglementation ! De plus, c'était un conducteur expérimenté. Il savait donc très bien qu'il ne fallait prendre aucun risque quand un signal lui donnait une consigne de ralentissement ou d'arrêt. S'ajoute à cela le fait que Marc était très conscient de ses responsabilités par rapport aux voyageurs, il ne prenait donc jamais aucun risque. » Myriam confirme : « C'était un homme extrêmement prudent. Pendant plusieurs années, il a été chauffeur dans un cabinet ministériel. Tout le monde voulait rouler avec lui parce qu'il était très attentif. Il n'avait jamais d'accident. » Du bout des lèvres, Robert évoque la possibilité d'un « malaise » : « Mais cela serait très étonnant », dit-il. « Marc était en pleine forme, il menait une vie saine, sans aucun excès. S'il devait s'agir d'une crise cardiaque ou d'autre chose lié à son état de santé, je suppose que cela doit déjà ressortir de l'autopsie. Le cas échéant, j'aimerais être informé au plus vite parce que cela ne servi-

rait à rien, ni à personne, que l'on garde secret ce type d'information. »

Mais comme les autres membres de la famille, Robert De Geyter privilégie la thèse d'un incident technique. « Je suis allé voir sur place. Certains signaux m'ont l'air aussi vieux que moi ! On sait aussi qu'il y a eu des réparations sur cette ligne dans les jours, voire dans les heures qui ont précédé l'accident. Qu'il y a déjà eu un accident sur le tronçon en 2008. Ce qu'on raconte à propos de ces fameux signaux D11, B222, etc., je ne le croirai que sur la base de preuves bien établies, certaines, incontestables. » « Pour moi, c'est évident qu'il y a pu y avoir un problème technique », renchérit Isabelle. « Tout ne fonctionnait pas toujours dans les locomotives que Marc a conduites et il m'avait parlé aussi de signaux "sapins de Noël" qui, parfois, affichait plusieurs couleurs à la fois ! »

Pour évacuer avec certitude la possibilité que leur « Marc » ne fasse office de « coupable idéal », les De Geyter ont d'ores et déjà consulté l'avocat pénaliste Pierre Monville. « Nous ne laisserons rien au hasard », prévient Robert. « Ce que nous entamons, c'est un combat pour Marc mais aussi pour tous les cheminots, dont les conditions de travail sont extrêmement pénibles. J'ai été contacté par plusieurs d'entre eux. L'idée du "double jaune" qui est marqué par un conducteur qui, ensuite, ne freine pas, cela leur semble aussi un peu tiré par les cheveux ! Ils m'ont remis des documents internes à la SNCB. Je les ai communiqués à mon avocat et, s'il y a lieu, ils seront communiqués à la Justice. Nous espérons que cela ira plus vite que dans l'affaire de Buizingen – les enquêtes sont en cours depuis 2010 ! – mais nous ne lâcherons pas. En ce qui me concerne, à 69 ans, ce sera sans doute mon dernier combat et j'y mettrai toutes mes forces. » ■

Le papa de Marc : « Nous espérons que cela ira plus vite que dans l'affaire de Buizingen – les enquêtes sont en cours depuis 2010 ! – mais nous ne lâcherons pas. En ce qui me concerne, à 69 ans, ce sera sans doute mon dernier combat et j'y mettrai toutes mes forces. »



Pour comprendre la position des signaux, on se rapportera à ce schéma établi par Infrabel. Précision importante, il ne s'agit donc pas d'un document neutre, mais d'une présentation par une partie qui, potentiellement, pourrait être mise en cause par l'enquête pénale ouverte par le parquet de Huy.

INFRABEL

1. COMPTE-RENDU DES FAITS :

ACCIDENT SURVENU LE 5 JUIN 2016 À SAINT-GEORGES-SUR-MEUSE

1.2. Compte-rendu des faits : Schéma

