

# « Pour la SNCB, notre fils ne valait que 4.000 euros »



Panayotis et Béa Androkinos ont dû attendre trois jours avant de savoir que leur fils Jérôme était décédé dans la catastrophe ferroviaire.

► Panayotis et Béa Androkinos attendent toujours de savoir pourquoi leur fils Jérôme est mort à Buizingen.  
► Ils se battent pour que la sécurité soit améliorée sur le rail afin d'éviter qu'un tel drame se reproduise.  
► Panayotis travaillait à la gare de Saint-Ghislain mais il a préféré quitter son poste.

**RÉCIT**  
La table du salon de Panayotis et Béa Androkinos est recouverte d'une plaque de verre sous laquelle sont minutieusement placées des dizaines de photos de famille. C'est leur histoire et celle de leur famille. Des moments passés en vacances en Grèce. Le mariage des grands-parents. Au milieu, un jeune homme qui reçoit son diplôme. C'est leur fils, Jérôme. « Le matin du 15 février 2010, comme souvent, je l'ai conduit à la gare de Saint-Ghislain, se souvient le papa. Il est monté dans le train de 7h43 pour aller à l'ULB où il terminait une année de spécialisation sur la Grèce antique après avoir obtenu son master en archéologie l'année précédente. Moi, je me suis garé et j'ai pris mes fonctions au guichet de la gare où j'étais agent des recettes. Soudain, à 8h28, un message retentit pour annoncer des retards. Sans plus de précision. Je ne savais pas que ça concernait la ligne 1707. » Panayotis ne s'en inquiète pas plus que ça et continue à valider les abonnements des clients et à distiller les informations.

« Lorsqu'il a fait un peu plus calme, je me suis rendu compte qu'il s'agissait du train dans lequel mon fils avait embarqué, poursuit très calmement Panayotis. J'ai essayé de l'appeler mais c'était le répertoire. Je ne savais pas ce qui s'était passé. Dans le même temps, je recevais des

### LA VICTIME

**Un avenir très prometteur**  
Jérôme Androkinos avait eu 23 ans le 4 septembre 2009. Il avait terminé son master en archéologie et histoire de l'art et faisait une spécialisation sur la Grèce antique, pays d'origine de son papa. Son avenir était prometteur car il venait d'être accepté à Oxford pour sa thèse. Selon ses parents, son goût pour l'archéologie était né des nombreux voyages effectués par la famille et au cours desquels il s'était toujours montré passionné par l'histoire. Il avait déjà commencé à exercer sa passion sur plusieurs chantiers de fouilles.

F.D.E.

coups de fil de personnes aussi inquiètes que moi. Je ne pouvais rien leur dire excepté que j'étais dans le même état qu'eux. Des collègues sont alors venus. Je leur ai dit que mon fils était dans le train accidenté mais ils m'ont conseillé de rester au poste tout en s'engageant à s'informer. On n'avait aucune idée de l'ampleur du drame mais c'était très difficile de continuer à travailler. »

Béa, elle, se trouvait à la maison avec Rémy, de deux ans le cadet de Jérôme. « J'écoutais la radio, dit-elle. Je savais que l'accident était très grave. » « Elle en savait bien plus que moi, reprend le papa. De mon côté, je savais que les secours avaient été lancés et qu'il y avait des victimes. Mais je refusais de penser au pire. »

### « On ne savait pas s'il y avait des morts »

« Moi, j'avais allumé la télévision, intervient Béa. Les images étaient très dures. J'ai compris que l'accident était très grave. J'ai pris la voiture et je suis allé à la gare avec Rémy pour dire à mon mari que j'allais à Hal. Je n'arrivais pas à joindre Jérôme et personne ne décrochait son téléphone. J'avais de sérieuses doutes. Ça ne s'est pas arrangé lorsque je suis arrivée à Hal et que j'ai vu qu'on avait fait venir le Roi et des ministres... » Chez Panayotis, la tension monte. « Je n'en pouvais plus. J'ai demandé à mes chefs de pouvoir aller à Hal. Ils ont été très compréhensifs et m'ont laissé partir. »

Sur place, la famille est invitée à rejoindre une salle omnisports où d'autres familles sont déjà présentes. « On nous a dit que les victimes avaient été emmenées vers une quinzaine d'hôpitaux de la région, poursuit-il. Mais on ne savait pas s'il y avait des morts. Une personne a cependant reçu un SMS d'une connaissance pour lui dire que son mari était décédé. Ça a fait augmenter notre angoisse. »

Les heures passent. Toujours aucune nouvelle de Jérôme. Puis c'est le premier couac. « Il était un peu plus de 16 heures, se souvient Béa, des larmes plein les yeux. On nous a dit que la salle fermait et qu'on devait partir. Il neigeait. Il était hors de question qu'on rentre à la maison sans nouvelles de Jérôme. On nous a alors dit

qu'on pouvait aller à l'hôpital militaire. On ne savait même pas où c'était... »

Enfin arrivées à destination, les familles sont regroupées dans un réfectoire. Elles y resteront jusqu'à 1 heure et demie du matin. Entre-temps, des membres du DVI sont venus à leur rencontre. « Ils nous ont demandé plein de renseignements pour tenter d'identifier Jérôme, précise Panayotis. Ils ont aussi contacté le dentiste. A ce moment-là, nous avions encore l'espoir de retrouver notre fils vivant. Ils se voulaient rassurer. » L'attente allait cependant encore être longue.

« Nous sommes retournés à Hal le lendemain à partir de 10h30, poursuit le couple. Des nouvelles commençaient à arriver. Parfois mauvaises. Toutes les familles se regardaient en chiens de faïence. On se demandait qui allait être le suivant à apprendre le décès d'un proche. Tout en se demandant pourquoi lui et pourquoi pas un autre. C'était affreux. Certains corps étaient dans un tel état que les secours conseillaient aux familles de ne pas aller les voir. Mais pour nous, toujours rien. Nous sommes rentrés chez nous sans la moindre nouvelle de Jérôme. »

Le troisième jour, fatigué, le couple décide de rester dans sa maison de Baudouin. En début d'après-midi, le téléphone retentit enfin. « On se doutait que notre fils était décédé, sanglote Béa les yeux pleins de larmes. On nous a dit de venir et on nous a demandé si on voulait le voir. Il était évidemment hors de question que je parte sans lui dire au revoir. Ce qui m'a choquée, c'est qu'un psy était présent dans la salle tout le temps. Pourtant, il n'est jamais venu voir les familles. Il semblait avoir peur. C'est comme la SNCB, elle ne nous a pas donné le moindre renseignement sur les démarches à faire. Il y avait un manque total d'aide et d'organisation. » Meurtri et abattu, le couple avait enfin une réponse. Les autres réponses, comme le pourquoi et le comment de ce drame, il les attend toujours.

Spontanément, les 17 familles touchées par la catastrophe décident de s'unir. Tous les mois, elles se retrouvent pour partager leurs douleurs et tenter de se remonter le moral. Elles reçoivent aussi l'aide psychologique d'Olivier, un responsable de la

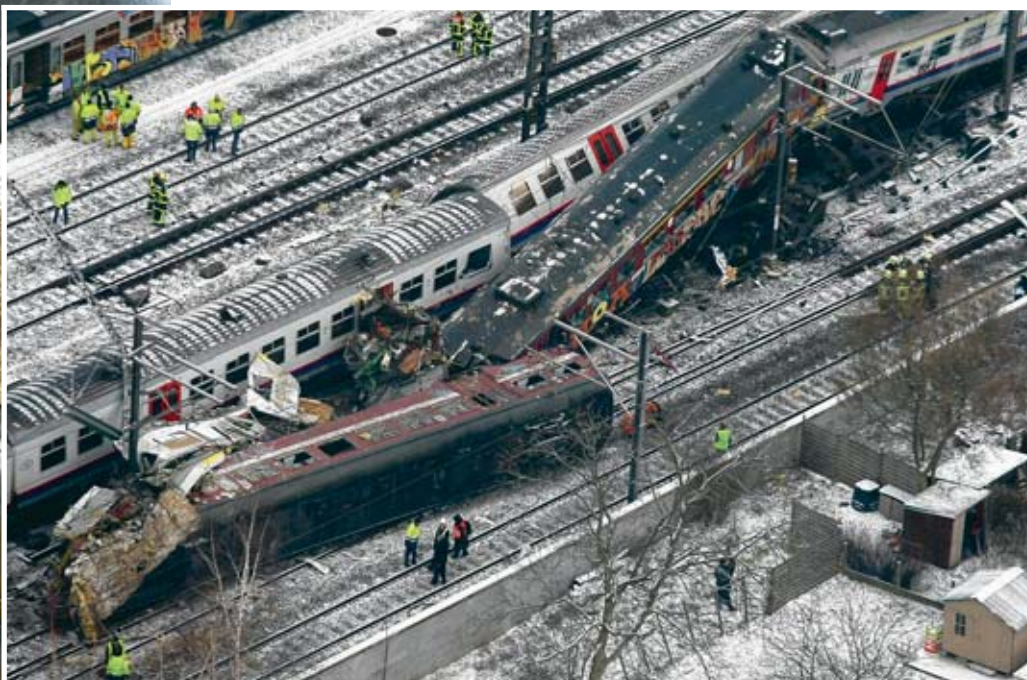
Croix-Rouge. La maison de justice locale s'est également présentée chez chacune des familles afin de les soutenir dans la multitude de démarches qu'il leur a fallu accomplir, comme prendre un avocat. « Nous voulons connaître les causes de l'accident qui a causé la mort de notre fils, exige, la voix tremblante, Panayotis. Il y avait déjà eu la catastrophe de Pérot et la SNCB n'en a tiré aucune leçon en termes de sécurité. En 2010, le fameux système de freinage automatique de trains TBLI+ était stocké dans des hangars mais n'avait pas été installé à cause d'une incompatibilité avec du matériel en place. C'est pourquoi je suis en colère. Des morts auraient pu être évités. Bien sûr, il serait facile pour nous de laisser les choses se dérouler sans rien dire. Mais notre triste expérience nous confère une mission pour qu'une telle catastrophe ne se reproduise plus. On n'a pas le droit de reculer. »

### « C'est honteux ! C'est ça pour eux la valeur d'un enfant ? »

De la justice, Panayotis et Béa n'attendent pas vraiment qu'elle désigne des responsables. « Ça nous importe peu, disent-ils. Par contre, nous voulons connaître les causes de l'accident. Au pénal, des auditions sont encore en cours. Il ne faut plus que ça traîne mais la justice est sous-financée. Au civil, on verra le montant du dédommagement qu'on nous proposera. Ça ne peut pas être plus honteux que ce que la SNCB nous a proposé pour essayer de nous museler. Le corps de notre fils était encore chaud et ils nous ont envoyé un émissaire qui nous a proposé 4.000 euros. C'est honteux. C'est ça pour eux la valeur d'un enfant ? Une famille dont l'enfant unique vivait encore à la maison a même reçu une offre de 400 euros ! Ce sont des marchands de tapis ! »

Après le drame, Panayotis a repris son poste au guichet de la gare de Saint-Ghislain. Avant de le quitter. « C'était intentionnel, dit-il. Comme je dénonçais des dysfonctionnements, j'étais devenu un traître aux yeux de la société et de mes collègues. »

FREDÉRIC DELEPIERRE



Le 15 février 2010, deux trains entraînent en collision à Buizingen. Bilan : 19 morts. © BELGA

## l'enquête Un procès espéré pour l'année prochaine

L'enquête sur la catastrophe ferroviaire de Buizingen devrait être bouclée pour la fin de cette année, selon le parquet de Hal-Vilvorde. Il s'agira ensuite de fixer l'affaire devant les chambres de renvoi (chambre du conseil et des mises en accusation si des appels sont formés) pour entrevoir l'organisation d'un procès. Cette enquête a connu un léger ralentissement avec le départ à la retraite du juge d'instruction Jeroen Burm et son remplacement par un nouveau juge qui doit prendre connaissance du dossier avant de boucler les derniers de-

voirs d'enquête. Les indices récoltés par l'enquête depuis le 15 février 2010, jour de la catastrophe, ont permis l'inculpation du conducteur d'un des deux convois impliqués au quel il est reproché d'avoir passé un feu rouge. La SNCB et Infrabel ont également été inculpées en tant que personnes morales, signe qu'une responsabilité, fut-elle partielle, des deux sociétés pourrait être engagée à raison de défaillances techniques non prises en charge ou de fautes dans l'organisation du travail. Ces inculpations, signifiées en

février 2014, avaient été qualifiées d'« étapes normales de la procédure » par les deux sociétés qui avaient précisé qu'elles « ne préjugeaient pas de la suite de la procédure », le parquet ne réservant sa décision de requérir un renvoi en correctionnelle à la chambre du conseil.

### De lourds enjeux financiers

Les victimes ont régulièrement dénoncé la lenteur de l'enquête. Elle était complexe : il s'agissait d'identifier le processus, tant technique qu'humain, qui avait causé le drame. Les expertises furent nombreuses et certains experts ne furent pas spécialement prompts à clôturer leur mission. L'inculpation de la SNCB, d'Infrabel et du conducteur d'un des deux trains a autorisé, l'an dernier, leur accès au dossier leur permettant de demander les devoirs d'instruction qu'ils jugeaient appropriés. Il en va de même pour les nombreuses parties civiles.

Les enjeux financiers sont importants. La catastrophe avait fait 19 morts et 162 blessés, dont 11 grièvement atteints. La SNCB n'a pas attendu la fin de l'enquête pour commencer à indemniser les victimes. Une somme totale de 6 millions d'euros a déjà été libérée.

Le délai de 6 ans d'enquête est comparable à celui qu'avait nécessité celle ouverte sur la catastrophe de Ghislenghien, une enquête comparable sur le plan de la difficulté technique et du nombre de victimes. ■

M.M.

## le rapport « A 08h28 : 19 sec, le train E3678 entre en collision »

Le lundi 15 février 2010, à 5h43 du matin, le futur conducteur du train de voyageurs accidenté E3678 accepte de remplacer un collègue absent sur le service 103, et prend le départ à Braine-le-Comte avec une prise de retard sur l'horaire prévu (5h39), à destination de Leuven, sur le premier train de ce service 103, le E 3755. Ce conducteur était initialement programmé sur le service 106, avec une prise de service à 5h30 et un départ prévu à 6h11. Ayant pu rattraper les 4 minutes de retard en route, il arrive à Leuven à l'horaire prévu (7h05). A 7h23, après avoir couplé deux automotrices supplémentaires, il repart de Leuven à destination de Braine-le-Comte, via Bruxelles, à la tête du train de voyageurs omnibus E3678...

Le freinage d'urgence et quitte son poste de conduite. Il est établi qu'au moment où il quitte le poste de conduite, soit par le conducteur lui-même, soit par l'intervention de la veille automatique, le freinage d'urgence est déclenché. A 08h28 : 19 secondes, le train E3678 entre en collision quasi frontale avec le train E1707. »

Les conclusions du rapport sont claires sans être accusatrices : l'accident a eu lieu parce qu'un train a brûlé un feu rouge. Il invite surtout à se demander pourquoi et comment une telle chose peut arriver. Et le rapport apporte des nuances.

### Le rapport invite surtout à se demander pourquoi et comment une telle chose peut arriver

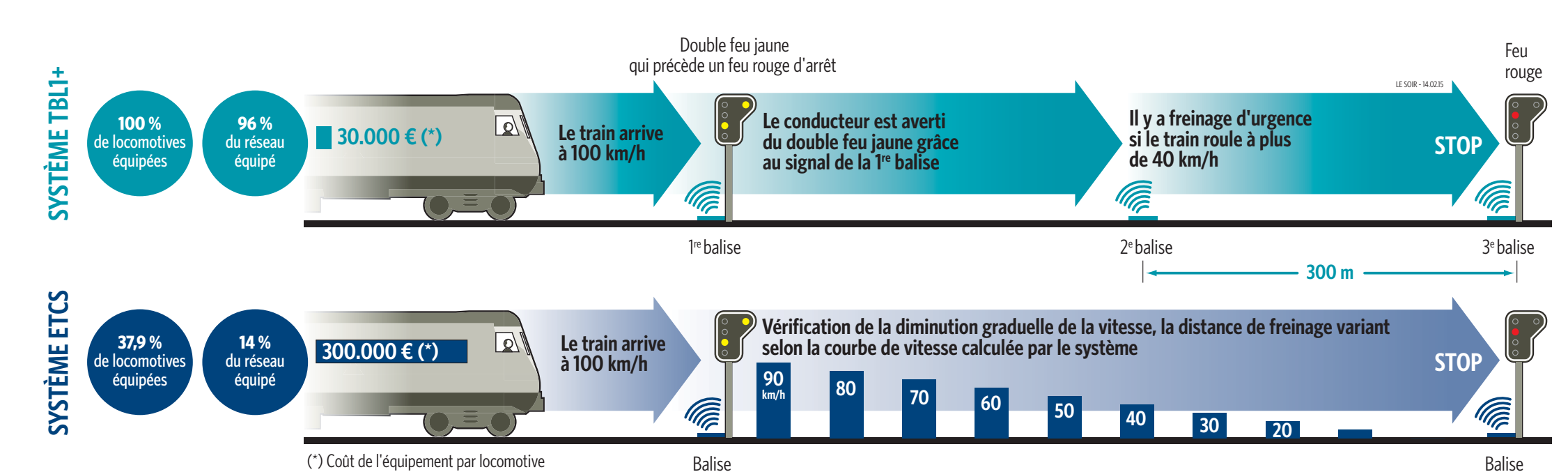
Le conducteur ? Il agit « dans un contexte global d'activité très routinière, avec un niveau d'attention sans doute momentanément plutôt bas lié à la privation de sommeil induite par le lever à 3h30, mais sans distraction majeure, l'ensemble de ces éléments permet de penser que le conducteur a réagi par automatisme à la lampe porte (NDLR : un système de sécurité rudimentaire) et s'est alors enfoncé dans une représentation erronée de la situation dans laquelle le signal symboliquement ouvert ne pouvait qu'être vert. » Et continue à ne pas voir son erreur. « Comme le héros de dessin animé qui ne tombe que lorsqu'il prend conscience qu'il est dans le vide,

une représentation reste stable aussi longtemps que les actions qu'elle induit contribuent à créer une réalité qui peut être perçue comme cohérente avec les attentes qu'elle génère. »

Le rapport épingle également les responsabilités en amont de la tragédie : le manque d'équipement des trains belges (système de frein automatique sommaire...), sécurité reposant entièrement sur la vigilance des conducteurs, lenteurs à décider en la matière à la SNCB et politique, à créer une autorité indépendante en charge de la sécurité, divergences de vision entre la SNCB et Infrabel en matière de sécurité, « culture » ferroviaire conservatrice (« caractéristique d'une société nationale très hiérarchisée, très axée sur l'obéissance des opérateurs de terrain aux règles omnipotentes et la sanction des écarts, et fondée sur des plans d'action réactifs aux accidents, cas par cas, accident par accident »), critères industriels partiaux (« Il ressort que le choix fait par la Belgique de développer ses propres systèmes de surveillance et de freinage automatique en lieu et place d'utiliser des systèmes existants a entraîné des problèmes d'homologation, puis carrement des conflits de compatibilité avec les spécifications européennes, et donc générés des retards de plusieurs années dans l'installation de systèmes de protection »)...

Pour compléter le rapport, les auteurs ajoutent également quelques recommandations. ■

É.R.



## le futur De nouvelles menaces planent sur l'« après » Buizingen

**En 2010, l'accident de Buizingen, les problèmes financiers de la SNCB et une ponctualité en berne ont dressé le décor de l'année noire du rail belge. Avec un bilan humain terrible : 19 morts (15 hommes, 3 femmes et un bébé à naître) et 162 blessés. Mais ça a créé un électrochoc qui a engendré des réactions : un plan de sécurisation du rail (partiel pour 2013, moderne et complet pour 2023) et des recommandations parlementaires. Cinq ans plus tard, pourtant, de nouvelles menaces pèsent sur la manière dont on va concrètement tirer les leçons de cette catastrophe. Des raisons, principalement budgétaires, de relâcher l'effort s'offrent à qui veut les entendre.**

### 3,7 milliards pour le Masterplan

Au lendemain de la catastrophe, public et navetteurs ont un peu perdu leur confiance dans la sécurité du rail. La SNCB et Infrabel, elles, ont perdu l'auréole publique gagnée en récupérant, année après année, les utilisateurs perdus dans les années 80 et 90. Enfin, les responsables politiques ne peuvent que regretter leurs atermoiements et ceux de l'Europe à répondre concrètement aux urgents besoins de modernisation du rail. Chacun s'accordait donc qu'il fallait (ré)agir. La SNCB et Infrabel décident d'accélérer l'installation d'un système de sécurité transitoire (le TBLI+ pour 2013), puis de niveau européen ensuite (ETCS pour 2023) à travers un « Masterplan » de 3,7 milliards d'euros. Jusque-là, le calendrier a été respecté. Le TBLI+ est déployé et l'ETCS se déploie : 14 % du réseau est prêt et on sera à plus de 50 % des locomotives fin 2015. Les 109 recommandations formulées par la commission parlementaire (un jour de formation supplémentaire pour les apprentis-conducteurs sur le respect des feux rouges, etc.) elles suivent également, globalement, leur cours. Est-ce suffisant ?

### 3,3 milliards d'économie au Groupe SNCB

Les deux derniers gouvernements ont mis la SNCB et Infrabel à la diète en réduisant leurs dotations. En leur réclamant de respecter les engagements pris après l'accident. Décideurs politiques et responsables du rail répètent à l'envi qu'on ne touchera pas aux dossiers qui ont trait à la sécurité sur le rail. Sauf qu'il faut s'accorder sur la manière de ne pas toucher... Retarder, reporter, dilater affecte-t-il vraiment la promesse ? Le Groupe SNCB (SNCB + Infrabel) doit pourtant réaliser 3,3 milliards d'économies sur les 17 qu'il devait théoriquement recevoir entre 2015 et 2019. Soit un effort global de 18 %. Qui peut garantir que ces mesures gouvernementales n'affecteront pas l'application du Masterplan ? Personne ne va évidemment jamais le dire ou l'écrire platement mais, puisqu'on force le groupe ferroviaire à faire des choix dans ses priorités, vu la pression mise par le public mécontent après le lancement du plan de transport par exemple, il paraît improbable qu'il n'y ait pas de répercussions, ne serait-ce que par ricochet d'autres mesures. Et, une fois encore, avec de probables conséquences plus lourdes pour les lignes les moins fréquentées mais socialement pas les plus inutiles.

### 540 millions de marchés suspendus

Pour installer l'ETCS (European Train Control System), le système européen de freinage automatique, sur le réseau ferré (Infrabel) et le matériel roulant (SNCB), il faut passer des marchés avec les industriels du secteur. Qui se les disputent. En décembre, Alstom obtient du Conseil d'État la suspension d'un marché de 510 millions qu'Infrabel avait attribué à son concurrent Siemens. Pour vice de procédure : document pas ou mal traduit, différentes versions de cahier des charges... Le 6 février, le Conseil d'État, saisi par Siemens cette fois, a suspendu un autre marché (« seulement » 30 millions d'euros) qu'Infrabel a attribué à Alstom pour imprécisions à propos du prix des câbles, etc. Infrabel, optimiste, estime que ces aléas juridiques ne sont que des petits coups de frein qui n'altéreront pas le dossier. Même si ça provoque inévitablement des retards. Infrabel comme la SNCB jurent de ne jamais toucher aux dossiers « sécurité ». Mais elles sont mises à la diète par le gouvernement. Chaque retard est donc une occasion de reporter un budget et la réalisation du Masterplan à plus tard. 2023, il est vrai, c'est si lointin...

É.R.

É.R.

É.R.