

Vendredi 11 juin 2004 | dernière mise à jour le 11/06/2004 à 16h59 (heure de Bruxelles).

rechercher



ou rechercher dans les archives »

LA UNE

BELGIQUE

MONDE

ECONOMIE

SPORTS

S.E.N.S.

CULTURE

INTERNET

PROCES DUTROUX

ELECTIONS 2004

ENSEIGNEMENT

TOUS LES
DOSSIERS

REGIONS

LE GUIDE

LE SPORT EN LIGNE

LA VIE DU NET

PETITE GAZETTE

SITES SATELLITES

LE FIL INFO

24 HEURES EN
IMAGES

24 HEURES EN BREF

Votre quotidien€ Téléchargez 'LE
SOIR' au format
électronique**interactif**

LES ANNONCES

L'EMPLOI

LES ARCHIVES

LA METEO

LA LETTRE EN LIGNE

JEUX ET CONCOURS

LIENS

BELGIQUE - Avec www.regions.be**Quelles responsabilités pour Pécrot?**

Le Soir en Ligne

En détaillant un à un tous les manquements dans le chef de la SNCB et de plusieurs de ses employés, les avocats des parties civiles ont cherché, mardi devant le tribunal de police de Nivelles, siégeant à Wavre, à mettre en avant la responsabilité pénale de la société ferroviaire dans le drame de Pécrot.

Huit minutes, c'est énorme, a lancé un des avocats des parties civiles, Me Estienne, en relevant le laps de temps qui s'est écoulé entre le moment où l'on a remarqué que le train de la ligne 139 était reparti de Wavre à contre-voie et celui de la collision avec un train venant de Louvain, à hauteur de Pécrot. Huit personnes avaient perdu la vie ce 27 mars 2001 et plusieurs dizaines d'autres avaient été blessées.

Au-delà des manquements dans le chef des personnes physiques (notamment le franchissement d'un signal rouge et une mauvaise communication), l'avocat a relevé six carences attribuées à la personne morale qu'est la SNCB. En gare de Wavre, la plaque d'arrêt du train parti à contre-voie était placée "fautivement", derrière la cabine du conducteur, au moment où le train est reparti en sens inverse. Aucun dispositif d'arrêt automatique d'un train franchissant un signal d'arrêt n'était prévu, pas plus qu'un dispositif de communication entre la cabine et un dispatching extérieur. Les consignes données à un conducteur qui remarque avoir franchi un passage à niveau ouvert - ce qui fut le cas le 27 mars 2001 - sont contradictoires. Les moyens de communication entre les différents postes de contrôle sont déficients, a souligné Me Estienne.

Et enfin, mais pas le moindre pour les parties civiles: la formation donnée aux conducteurs est insuffisante, selon Me Estienne. Aucune formation appropriée à une situation semblable de crise n'a été organisée par la SNCB et alors que l'on connaissait les particularités complexes de la ligne 139, on y a affecté un jeune conducteur inexpérimenté, qui avait été suspendu quelques semaines plus tôt pour avoir franchi un signal rouge, ont relevé les avocats des parties civiles.

Pour eux, la responsabilité pénale de la SNCB ne fait aucun doute, d'autant que la législation, relève Me de Caritat, assimile la personne morale à la personne physique quand la faute n'a pas été commise exclusivement par une personne physique (ici le conducteur). Or, dans ce dossier, il existe une kyrielle de fautes, relève Me Kennes. Me Jacques a indiqué de son côté que les horloges de Namur et d'Anvers, où se situent les deux répartiteurs de courant de la ligne 139, étaient en décalage d'une minute et dix secondes, ce qui a induit en erreur le responsable de Namur.

Les avocats de la SNCB plaideront mercredi. Ils contestent la responsabilité pénale de la SNCB. Au lieu de faire profil bas, la SNCB tente de se dérober et faire porter le chapeau à ses préposés, a lancé Me Estienne, pour qui on ne sait pas où la SNCB va nous emmener dans ce procès.

(Belga)

»