

Filière

Le «train fantôme» est le dernier espoir des Syriens

Les gardes-frontière n'ont pas de procédures claires pour renvoyer en Italie les réfugiés de la ligne du Simplon

Mehdi-Stéphane Prin

Chaque nuit, la ligne du Simplon est le théâtre de la fuite désespérée des réfugiés syriens vers le nord de l'Europe à bord d'un train très discret. Voilà ce que dévoile également le tragique drame de la maman de 22 ans qui a accouché d'un bébé mort-né après avoir été accompagnée par les douaniers suisses à la frontière italienne (voir notre édition du 11 juillet). Des retours forcés quasi quotidiens à la case départ, dont les responsables des gardes-frontière suisses semblent avoir totalement sous-estimé les risques humains en ne prévoyant pas de procédures claires pour leurs troupes.

Présidente de la Commission des institutions politiques du Conseil national, Cesla Amarelle (PS/VD) s'étonne de l'état d'impréparation de l'Administration fédérale des douanes face à une situation récurrente. «Alors que, parfois, une centaine de personnes sont débarquées de ce train de nuit pour être ramenées en Italie, je demande des directives concernant le traitement de ces personnes, notamment les plus vulnérables. Pour le transfert des prisonniers et le renvoi des requérants déboutés, il existe des règlements et même une loi sur l'utilisation des mesures de contrainte.»

Les gardes-frontière n'avaient-ils aucune directive écrite pour le renvoi en Italie des réfugiés ne faisant que passer par les rives du Léman? Chef du service de communication de l'Administration fédérale des douanes, Walter Pavel ne peut pas répondre à cette question en raison de l'enquête de la justice militaire sur le drame de la semaine dernière. En revanche, il confirme que la situation de la ligne du Simplon est un cas unique en Suisse. «Au Tessin, nous ramenons régulièrement des réfugiés aux autorités italiennes, mais il s'agit de déplacements sur de courtes distances. Depuis Vallorbe, c'est nettement plus compliqué.»

Pourquoi les douaniers suisses n'interceptent-ils pas les réfugiés syriens sous le Simplon, entre la gare frontière italienne de Domodossola et Brigue (VS)? «Nous faisons des contrôles sporadiques», répond Walter Pavel, mais ce train ne s'arrête pas sur le territoire suisse. «Du moins officiellement.»

Il s'agit, dans le jargon des cheminots, d'un «train fantôme». Exploité par la compagnie privée Thello, ce convoi circulant entre Venise et Paris n'est pas commercialisé en Suisse, même s'il effectue des arrêts techniques à Brigue, Lausanne et Vallorbe. Selon plusieurs sources, ces deux dernières gares sont d'ailleurs parfois réveillées en pleine nuit par les cris des réfugiés descendus des voitures couchettes par les gardes-frontière. Même si, le plus souvent, ce sont les douaniers français qui les attrapent entre Vallorbe et Frasne (F), comme dans le cas de l'infortunée maman de 22 ans.

Les gabelous tricolores remettent alors les réfugiés à leurs collègues suisses, chargés de les raccompagner à la frontière italienne selon un accord de réadmission entre les



Des réfugiés syriens en attente d'un train à la gare de Milan. AP



trois pays. Si parfois le retour s'effectue en train, les gardes-frontière utilisent aussi souvent des camionnettes banalisées, comme la nuit du drame, pas vraiment adaptées à un long trajet nocturne, selon un agent

des douanes dénonçant un système tenant du bricolage.

«Nous exigeons que les règles utilisées lors des renvois officiels de requérants d'asile soient également mises en pratique lors de ces

transports officiels», réagit Denise Graf, coordinatrice pour les réfugiés à Amnesty International. Les réfugiés transportés sur les routes vaudoises et valaisannes n'ont, en effet, pas de statut légal.

La faute à l'accord de Dublin, explique Mariana Duarte, de l'Observatoire romand du droit d'asile et des étrangers. «Les requérants

«Pour le renvoi des requérants déboutés, il existe des règlements»

Cesla Amarelle Conseillère nationale (PS/VD)

doivent déposer leur demande d'asile dans le premier pays européen abordé, l'Italie en l'occurrence. Beaucoup tentent de faire cette demande ailleurs, notamment s'ils ont déjà de la famille sur place.» Cela peut fonctionner, à condition que les clandestins ne laissent aucune preuve de leur passage dans la péninsule. Autant dire qu'une fois pincés dans le train de ligne du Simplon, cette possibilité s'envole à tout jamais. De quoi rendre encore plus délicat leur voyage de retour vers l'Italie, submergée par les arrivées massives sur ses plages.

Consultez le dossier sur le conflit syrien www.syrie.tdg.ch

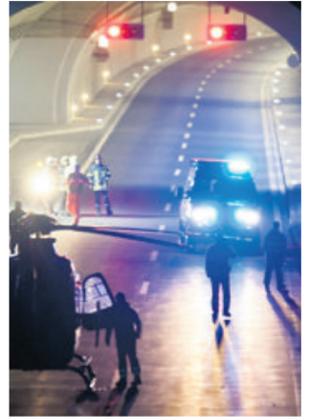
Une expertise accréditée la thèse du suicide à Sierre

Une reconstitution de l'accident de car faite aux Pays-Bas contredit les conclusions de l'enquête de la justice valaisanne

La reconstitution de l'accident de car de Sierre (qui avait causé 28 morts en mars 2012) faite par le bureau néerlandais d'enquêtes forensiques IFS à la demande de familles de victimes apporte de l'eau au moulin des défenseurs de l'hypothèse du suicide du chauffeur. Mais pour la veuve de ce dernier, les premiers résultats rendus publics hier suscitent plus de questions qu'ils n'en résolvent.

Selon la reconstitution, «le mouvement de volant du chauffeur de bus ayant entraîné la collision a été effectué consciemment», affirme Selma Eikelenboom, experte du bureau IFS (Independent Forensic Services) sur une chaîne néerlandaise. Cela confirmerait, selon elle, l'hypothèse d'une tentative de suicide sous l'influence d'antidépresseurs.

Une telle conclusion a cependant été écartée par l'enquête de la justice valaisanne. Le procureur a annoncé le 30 juin qu'il classait la procédure pénale. Un recours contre cette décision a été déposé par un avocat représentant plusieurs parents de victimes, a indiqué hier le Tribunal cantonal valaisan. En ce qui concerne la reconstitution, le Ministère public n'a pas souhaité se prononcer puisqu'il s'agit d'une démarche privée des familles. Lors de l'inspection, des expertises ont montré que le chauffeur, âgé de 34 ans, souffrait d'une pathologie coronarienne. Mais aucun élément concret n'a permis d'imputer à cette pathologie une éventuelle défaillance du conducteur. Ce dernier prenait un médicament antidépresseur contenant



L'accident de car avait fait 28 victimes dont 22 enfants à Sierre, en 2012. KEYSTONE

de la paroxétine, laquelle peut favoriser une pulsion suicidaire en début de traitement. Le médecin traitant du chauffeur a précisé qu'il n'avait aucune raison de penser que son patient était suicidaire. Le procureur a donc écarté cet élément comme cause possible de l'accident.

La veuve du chauffeur, Evy Laermans, met en doute la reconstitution effectuée au début de juillet aux Pays-Bas. «Un autre type de bus a été utilisé», a-t-elle déclaré hier. De plus, «les passagers étaient assis plus hauts que les chauffeurs dans le bus accidenté. Le véhicule avait donc un centre de gravité plus élevé. Un engin disposant d'un centre de gravité élevé va réagir autrement qu'un bus conçu avec un centre de gravité plus bas», a-t-elle expliqué. La veuve se pose aussi plusieurs questions concernant le poids du bus utilisé lors de la reconstitution, et dont la réaction varie s'il transporte ou non des passagers. «Nous n'avons aucune information sur les éléments qui influencent l'équilibre de l'autocar», pointe Evy Laermans. **ATS**

Le chiffre

22

C'est le nombre de chèvres qui ont été tuées par la foudre vendredi sur le Füllhorn dans le Haut-Valais. Les corps des malheureuses ont été hélicoptérés dans la vallée, où ils ont été pris en charge par un centre pour cadavres d'animaux, a rapporté le quotidien valaisan *Walliser Bote*. Dans la région concernée se trouvaient quelque 70 animaux appartenant à quatre éleveurs. La foudre a frappé au-dessus de la zone de Rosswald à Ried-Brigue. **ATS**

Cannabis Plusieurs réseaux démantelés dans le Toggenburg

La police saint-galloise a démantelé plusieurs réseaux de production et de vente de cannabis dans la région du Toggenburg (SG) entre le début de 2013 et le mois dernier. Elle a saisi 3000 plants, 12 kg de marijuana et 1,4 kg de haschisch. Une enquête pénale a été ouverte contre 31 personnes. Quatre à cinq réseaux ont été démantelés, précise la police. Les cultivateurs avaient utilisé de l'engrais et des pesticides, des produits qui mettent en danger la santé des consommateurs qui inhalent la fumée. **ATS**

Nucléaire Gösgen achètera du combustible canadien

La centrale atomique de Gösgen (SO) se procurera à l'avenir son uranium dans des mines naturelles au Canada. Elle avait été critiquée en 2010, tout comme Beznau (AG), en raison de la provenance de son uranium: le métal provenait de l'usine de traitement des déchets radioactifs de Majak, en Russie, dont la région est considérée comme irradiée. L'enrichissement de l'uranium canadien sera effectué en Allemagne, aux Pays-Bas ou en Angleterre, a indiqué hier la centrale de Gösgen. **ATS**

Sécurité routière



Quelque 94% des conducteurs suisses bouclent leur ceinture de sécurité lorsqu'ils prennent le volant. A l'arrière, un passager sur quatre l'oublie toujours. Les Tessinois sont les moins assidus puisque 83% des conducteurs l'utilisent. Les Romands font un peu mieux avec 90%, soit un point de pourcentage de plus qu'en 2013, et les Alémaniques arrivent comme d'habitude en tête avec 94%. **ATS**

La traversée des Alpes dans la nuit

Les images, souvent dramatiques, des bateaux surchargés de réfugiés au large des côtes du sud de l'Italie font régulièrement la une de l'actualité. Mais une fois débarqués, les candidats à l'asile n'ont de loin pas terminé leur long voyage. La plupart rejoignent Milan. La capitale lombarde, avec son maire Giuliano Pisapia, est une des rares villes italiennes à avoir mis en place une politique d'assistance humanitaire.

Selon un reportage du *Tages-Anzeiger*, un camp de

fortune de 300 Syriens a même pris place dans le hall de la gare Milano Centrale. Les familles fuyant la guerre attendent, au milieu des passeurs, l'occasion de continuer leur voyage à travers les Alpes. Une traversée qui sera le plus souvent nocturne, estime Denise Graf, d'Amnesty International. «Les trains de nuit, et c'était déjà le cas dans les années 80, sont connus pour être moins contrôlés. Il existe aussi des caches dans les voitures couchettes.» Un seul convoi nocturne passe par Lausanne,

mais le Venise-Paris de la société Thello semble avoir la réputation d'être moins risqué que ceux à destination de l'Allemagne. Même si les douaniers français et suisses vérifient régulièrement les documents des passagers endormis, ils effectueraient rarement des contrôles approfondis. Bref, ce n'est pas parce que des clandestins sont attrapés que d'autres n'arrivent pas à Paris, pour continuer leur périple vers l'Angleterre ou l'Allemagne. **M-S.P.**