

Agressée par un antivaccin



Plainte pénale. Le Ministère public zurichois a ouvert une procédure pénale contre l'homme qui a aspergé de jus de pomme la conseillère d'Etat UDC Natalie Rickli samedi à Gossau (ZH). L'incident s'est produit lors de l'inauguration d'un bus de vaccination. Une vingtaine d'opposants à la

vaccination étaient présents. La procédure pénale a été ouverte pour violences et menaces contre les autorités et les fonctionnaires, a indiqué hier un porte-parole du procureur. L'homme de 44 ans qui a aspergé la conseillère d'Etat a été arrêté après l'incident. Il a ensuite été relâché. **ATS/Keystone**

PLAGIAT

ZURICH: AMENDE REFUSÉE
L'Université de Zurich a introduit dans son règlement la possibilité d'infliger des amendes jusqu'à 4000 francs aux étudiants ayant fait des plagats. Saisi d'un recours, le Tribunal administratif du canton de Zurich a jugé cet article du règlement irrecevable. **ATS**

MENDICITÉ

PLUSIEURS ARRESTATIONS
Quatre hommes et une femme bulgares ont été arrêtés mercredi dernier, à Genève et à Lausanne. Ils sont soupçonnés d'avoir exploité des compatriotes en les forçant à mendier. Une instruction a été ouverte à Genève pour traite d'êtres humains. **ATS**

Asile accéléré: bilan mitigé

Migrations » Si les procédures prennent moins de temps, elles pourraient être améliorées.

Deux ans après l'entrée en vigueur de la révision de la loi sur l'asile, et face aux critiques, le Secrétariat d'Etat aux migrations (SEM) a commandé une évaluation externe des mesures en place. Il en a publié les conclusions hier.

Depuis mars 2019, le SEM s'est prononcé en première instance sur près de 27 000 nouvelles demandes d'asile. Les procédures accélérées ont duré en moyenne 55 jours. L'an dernier, plus de 96% des décisions d'asile négatives sont devenues définitives, s'est félicité le directeur du Secrétariat d'Etat aux migrations Mario Gattiker.

Le traitement des demandes est conforme aux mesures en vigueur. La durée moyenne des procédures jusqu'à la décision de première instance a nettement diminué depuis l'introduction de la réforme. La phase préparatoire dure en moyenne un peu moins de 49 jours. Cette durée reste toutefois supérieure aux 21 jours visés.

La qualité des décisions d'asile est globalement satisfaisante, relèvent les auteurs de l'expertise. Lors de la première phase d'évaluation, le nombre de décisions rendues en procédure accélérée et cassées par le Tribunal administratif fédéral (TAF) affichait un taux inquiétant, relève le Centre suisse de compétence pour les droits humains

(CSDH). Cette tendance s'est inversée ensuite, le taux de cassation de ces décisions est passé de 18-19% à 10-11%.

L'analyse de 120 dossiers individuels liquidés en procédure accélérée entre mars 2019 et décembre 2020 montre toutefois des problèmes, a expliqué Alberto Achermann, l'un des experts du CSDH. Des erreurs formelles ou un manque de clarification des faits ont été constatés.

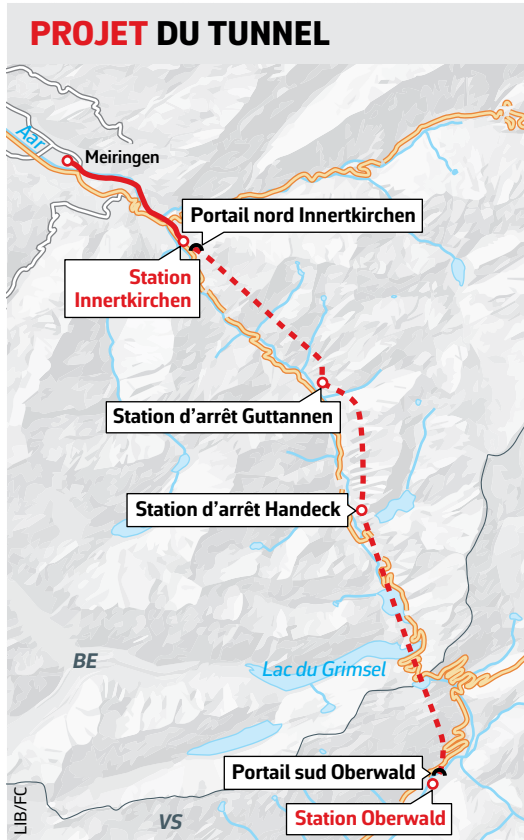
Pour l'Organisation suisse d'aide aux réfugiés (OSAR), le SEM peut aller plus loin. L'accent continue d'être trop fortement et trop unilatéralement porté sur l'accélération des procédures, relève-t-elle dans un communiqué. **» ATS**

Un tunnel combinant voie ferrée et ligne à haute tension pourrait relier Innertkirchen à Oberwald

Un projet de train sous le Grimsel



Dans son cadre somptueux, le massif du Grimsel sera peut-être le lieu d'un nouveau tunnel ferroviaire. Adobe Stock



« SEVAN PEARSON, HANDECK (BE)

Transports » Un tunnel ferroviaire de plus en Suisse? C'est en tout cas l'ambition de la société Grimselbahn qui vise à établir une nouvelle liaison ferrée entre Innertkirchen (BE) et Oberwald (VS). Mais plus qu'un simple chemin de fer, les initiateurs du projet proposent une première: le tube ne verrait pas seulement passer le train, mais également une ligne à haute tension. Ainsi disparaîtraient 27 kilomètres de câbles électriques et 126 pylônes du paysage grandiose du massif du Grimsel.

Gerhard Fischer, le directeur de la Grimselbahn, a présenté le projet il y a quelques jours à Handeck, au-dessus de Meiringen (BE), future halte de la ligne. Le site est aujourd'hui desservi par le car postal et accueille de très nombreux visiteurs adeptes de sensations fortes: c'est de là que part un funiculaire très pentu (Gelmerbahn). Le responsable ne cache pas son enthousiasme: «A

l'heure actuelle, il n'y a aucun opposant à notre projet».

Comblant une lacune

Comment expliquer une telle unanimité (du moins en apparence), alors que la réalisation du tunnel coûterait environ 650 millions de francs? «Ce tronçon permettrait de combler une lacune dans le réseau ferroviaire à voie étroite (un mètre, ndlr) et mettrait en relation 844 kilomètres de rails», répond le directeur. En clair, il serait possible d'aller de Zermatt à Lucerne via Meiringen, ou d'Interlaken à Saint-Moritz sans changer de train. Et, moyennant quelques adaptations techniques, de Montreux à Davos, via Brienz, par exemple.

Non seulement l'attrait touristique du tunnel serait indéniable, selon les initiateurs du projet, mais celui-ci profiterait aussi à la région. «Cela assurerait une desserte à l'année du village de Guttannen, quelles que soient les conditions météorologiques», avance Gerhard Fischer.



«Actuellement, il n'y a aucun opposant à notre projet» Gerhard Fischer

Un autre acteur de la région serait très intéressé à la réalisation de cette connexion ferroviaire: l'entreprise KWO qui gère la production d'électricité dans le massif. «Le tunnel lui assurerait un accès sécurisé à l'année, même en cas de fortes chutes de neige», argumente le directeur de la Grimselbahn.

Financement partagé

Si ce projet soulève pas mal d'enthousiasme, qui va payer? «Comme le tunnel aurait une double fonction, Swissgrid en financerait une partie. Pour le reste, il sera possible de faire appel au Fonds de financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)», estime le responsable. La Grimselbahn pourrait compter sur 400 000 passagers par an, un chiffre que Gerhard Fischer juge réaliste.

Reste la question des déblais issus de l'excavation. «Ils peuvent être réutilisés dans la construction», affirme le directeur. Quant à la sécurité, là aussi, Gerhard Fischer se veut

rassurant. «Nous privilégions la construction d'un double tunnel: un large pour le passage des trains et un plus petit pour la ligne à haute tension. Cette solution coûte 5% plus cher qu'un tube unique», reconnaît-il. Il s'empresse d'ajouter que de mauvaises surprises géologiques sont quasiment exclues: le sous-sol est composé de granit, «idéal pour le creusement de tunnels».

Inauguration en 2033?

Environ 1000 mètres d'altitude plus bas, la gare de Meiringen pourrait devenir un véritable carrefour ferroviaire, si le tube est construit. A l'heure actuelle, la localité est desservie par la Zentralbahn qui relie notamment Interlaken à Lucerne via le Brünig.

«Réaliser le tunnel sous le Grimsel permettrait de mettre en commun le matériel roulant entre trois compagnies: la nôtre, les Chemins de fer rhétiques et la Matterhorn-Gotthard-Bahn», anticipe Gerhard Züger, directeur de production

et du matériel roulant à la Zentralbahn. En clair, des économies estimées à 120 millions de francs par génération de trains. «En outre, cette collaboration permettrait de simplifier l'entretien et l'exploitation des différents réseaux de chemin de fer concernés.»

En Valais, le tunnel a aussi ses partisans. Membre du conseil d'administration de la Grimselbahn, le conseiller aux Etats centriste Beat Rieder est très enthousiaste. «Cette connexion ferroviaire ouvrirait des perspectives en termes d'emplois et de tourisme pour toute la région alpine, et notamment pour la vallée de Conches. En outre, c'est un projet important pour une zone périphérique qui fait face à des difficultés économiques.»

Les initiateurs souhaitent achever les travaux préparatoires du projet en 2022, obtenir la concession et le financement d'ici à 2027. Les travaux commenceraient dans la foulée pour une inauguration espérée du tunnel en 2033. **»**