

Réponse au postulat de M. Louis Dana
« Pour une meilleure politique de transfert des supporteurs de football »

Rapport-préavis N° 2018/08

Lausanne, le 8 mars 2018

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond au postulat de M. Louis Dana intitulé « Pour une meilleure politique de transfert des supporters de football ». Déposé le 7 mars 2017, il a été renvoyé le 4 avril 2017 à la Municipalité pour étude et rapport. Le postulant souhaite que la Municipalité étudie l'opportunité de mettre sur pied des bus qui, les jours de match du Lausanne-Sport (LS) à domicile, mèneraient les supporters adverses de la gare au stade et feraient de même après les rencontres en sens inverse. Il précise que cette démarche doit être menée d'entente avec les Transports publics de la région lausannoise (tl), le LS et les clubs visiteurs, notamment pour ne pas engendrer des coûts supplémentaires pour la Ville de Lausanne.

Le Corps de police (CP) partage depuis plusieurs années l'inquiétude et rejoint les préoccupations du postulant tout en relevant la complexité d'interagir dans un système où il existe une multitude de partenaires, d'acteurs ou d'associations, sans évoquer une culture et une tradition des supporters, le tout dans un contexte qui s'inscrit dans un processus qui dépasse largement les frontières lausannoises et se situe au niveau national, voire international.

2. Contexte général

Le LS a retrouvé la Super League lors de la saison 2011-2012, puis s'est fait reléguer en 2014 pour retrouver le meilleur niveau de la ligue suisse en 2016.

Les différentes rencontres à ce niveau de la compétition sont susceptibles de générer des troubles à l'ordre public, en lien avec les supporters du club local et ceux des clubs adverses, que ce soit sur la commune de Lausanne et/ou en divers endroits du canton (par exemple : aires d'autoroutes). Ces troubles peuvent être de diverses natures et intensités :

- arrivée des supporters en ville de Lausanne (trains spéciaux, cars et/ou véhicules privés) et déplacements au stade de la Pontaise susceptibles de bloquer le centre-ville ;
- problèmes de circulation (cortèges, rassemblements spontanés, etc.) et de parage ;

- risques de déprédations commises par les supporters liées à des réactions émotionnelles excessives selon les résultats des matches, en lien avec des actes de provocation du club adverse ou/et suite à une consommation abusive d'alcool ou de produits stupéfiants ;
- bagarres de plus ou moins grande ampleur entre supporters adverses sur le site de la Pontaise, en ville de Lausanne ou ailleurs dans le canton, en particulier dans les trains, dans les gares, sur les routes, autoroutes, etc. ;
- une forme de « tourisme hooligan » (organisation préméditée de bagarres).

L'analyse des risques est menée conjointement entre la Police cantonale vaudoise, le chargé de sécurité du LS et le CP. Cette graduation a cinq niveaux :

- vert ;
- vert+ ;
- jaune ;
- jaune + ;
- rouge.

La notion du + est souvent liée à l'organisation d'un cortège de l'équipe adverse et à l'arrivée d'un train spécial. Dès le risque jaune identifié, une collaboration étroite et un dispositif ad hoc sont organisés avec la Police cantonale. Il en est de même pour les rencontres avec le Lausanne Hockey Club (LHC). La conduite de l'événement est liée à l'aspect territorial et, à ce titre, le CP dirige les opérations au stade de la Pontaise et sur la ville. Quant au LHC, la direction des opérations est en main de la Police cantonale vaudoise, Lausanne n'intervenant que rarement sur le territoire de la police de l'ouest lausannois. Le personnel engagé pour la sécurité des matches de football à la Pontaise est, lui, régulièrement composé d'unités du CP et de la Police cantonale.

La sécurité à l'intérieur du stade ainsi que les contrôles et la fouille des supporters aux entrées relèvent de la responsabilité de l'organisateur (en l'occurrence le LS), lequel mandate une ou plusieurs entreprises de sécurité privée à cet effet. Un chargé de sécurité est également nommé.

Le Service des sports de la Ville de Lausanne met à disposition des locaux équipés et fait adapter les infrastructures du stade de la Pontaise selon les besoins sécuritaires ou les recommandations de la Swiss Football League (SFL). Dans ce dernier domaine, les équipements et la technologie du stade n'ont cessé d'évoluer et de s'adapter. Un système de vidéosurveillance et un sas d'entrée (tourniquets) ont ainsi été déployés pour accueillir les supporters visiteurs (via les Grandes-Roches). Une partie de l'anneau a été cloisonné, empêchant toute possibilité de se confronter avec des supporters locaux. Un toit a également été apposé au bloc 3 pour répondre aux normes. Le Service de protection et de sauvetage, le Service des routes et de la mobilité, les CFF, la Police des transports CFF et les tl sont également impliqués dans le dispositif de prise en charge des supporters selon leurs domaines de compétences et leurs missions spécifiques.

3. Contexte particulier

Concernant plus spécifiquement la stratégie à mettre en œuvre pour ce qui est des cortèges de supporters, il est à relever que cette appréciation a immédiatement été intégrée dès 2011. Il s'agissait clairement du domaine le plus complexe à appréhender. En effet, il existe plusieurs enjeux et facteurs à prendre en considération, plusieurs partenaires impliqués, sans oublier les bases légales et les principes fondamentaux que sont la proportionnalité et l'opportunité.

Un certain nombre de processus permettent aux supporters de se déplacer sur le territoire national au moyen de trains spécialement affrétés par les CFF et, dans une moindre mesure, au

travers de cars, de minibus ou de véhicules privés. Ces derniers moyens de transport sont notamment privilégiés pour les clubs de petit gabarit ou très proches du lieu de rencontre.

Il existe une « tradition helvétique », à l'instar d'autres pays, de pouvoir défiler jusqu'à l'arrivée au stade et ainsi « marquer » le territoire. Cette manière de faire, relativement marginale il y a de cela plusieurs années (le précurseur en la matière étant le FC Bâle), s'est propagée à la plupart des clubs en Super League, voire en Challenge League.

Comme explicité dans le postulat, Lausanne a la particularité de ne pas disposer d'une gare CFF à proximité du stade de la Pontaise, situation qui va perdurer avec le nouveau stade de la Tuilière.

En outre, les contacts entrepris dès 2011 avec les tl ont mis en évidence que, en l'absence d'une convention co-signée (garanties financières / assurance RC) avec un représentant officiel du club ou des supporters, qui assurerait la prise en charge financière d'éventuels dommages, il n'y aurait pas d'entrée en matière pour la mise à disposition de bus spéciaux de liaison. A ce jour, aucune personne ne représente les clubs, ni ne sollicite les autorisations adéquates pour effectuer un défilé, ce qui contrevient aux dispositions réglementaires en vigueur. Dans le cadre du Concordat sur le hooliganisme du 15 novembre 2007, le CP est renseigné, par l'intermédiaire des CFF ou de la cellule de la Police cantonale, lorsque des trains spéciaux sont réservés par les supporters. Ainsi, le CP peut s'organiser afin de les accueillir et modifier éventuellement les heures d'arrivée de ces trains en fonction du début des matches, ceci afin d'éviter que les supporters restent trop longtemps en ville. Par contre, le LS effectue une demande à chaque début de saison mais cela concerne uniquement les rencontres proprement dites, et non les « manifestations » de supporters.

4. Etat des lieux

Fort de ces contraintes et en l'absence d'une solution pragmatique, décision a été prise de faciliter le trajet en cortège depuis la gare CFF jusqu'au stade. Pour ce faire, dès l'arrivée du train en gare, un dispositif de service d'ordre et de circulation prend en charge les supporters sur un trajet préalablement défini. Un dispositif de maintien de l'ordre suit la manœuvre de manière discrète pour faire face à d'éventuels débordements ou changements d'itinéraires. Quant à la circulation, elle est canalisée afin d'éviter tout problème de confrontation avec les usagers de la route. Seuls les piétons et les tl peuvent emprunter l'itinéraire en question.

Ce choix a été consolidé en tenant compte des éléments suivants :

- en facilitant d'entrée de cause le cortège et en l'encadrant, toute initiative des supporters de défiler où bon leur semble est évitée. Si la police n'est pas présente, le risque de casse augmente sensiblement ;
- l'heure d'arrivée, tout comme celle du départ du train, est soigneusement analysée afin de laisser un minimum de temps avant le début du match et à la fin de ce dernier ;
- cette stratégie permet de limiter les velléités des supporters de se rendre dans un établissement public ou de déambuler en ville dans l'attente du train ;
- l'itinéraire est soigneusement choisi afin d'éviter l'accès au centre-ville ;
- les tenanciers ou commerçants se situant sur le trajet sont avertis du passage du cortège ;
- les processus d'intervention sont plus efficaces grâce à la connaissance du milieu et de l'itinéraire planifié ;
- la longueur du trajet calme fortement les supporters, notamment dès la montée de Beaulieu, et ils arrivent ainsi apaisés à l'entrée du stade ;

- les conséquences pour la circulation sont relatives, la perturbation n'a lieu que durant la phase du passage du cortège et principalement en périodes creuses (hormis quelques cas particuliers).

Les conséquences observées sont les suivantes :

- le cadre posé est généralement respecté à l'aller mais des difficultés sont parfois rencontrées au retour, notamment dues au fait que les supporters sortent du stade par petits groupes et que d'autres ambitionnent un autre itinéraire ;
- la concomitance avec d'autres manifestations en ville complexifie la gestion globale de ces événements, que ce soit en matière d'effectif, de sécurité ou de sensibilité ;
- sur quatre saisons en Super League, peu de problèmes de sécurité publique importants ont été observés lors des cortèges ; cependant, les actes suivants ont été recensés :
 - match LS – Servette (29 mai 2013) avec des heurts au stade, lesquels se sont poursuivis jusqu'à la gare CFF. Seule situation où le maintien de l'ordre a fait usage de moyens de contrainte avec engagement de balles en caoutchouc. De nombreuses déprédations ont été commises ;
 - quelques échauffourées entre supporters sur le trajet avec des citoyens qui les filmaient ou des supporters du LS venus provoquer ;
 - quelques dommages à la propriété (tags) ;
 - collage quasi systématique d'autocollants du club visiteurs sur les abribus et autres signalisations urbaines ;
 - un certain nombre d'engins pyrotechniques utilisés lors de montées au stade.

5. Perspectives stratégiques

Dans l'optique de favoriser une prise en charge par des bus dès l'arrivée des supporters en gare CFF, et ceci sans aborder à ce stade la question d'une convention avec le transporteur, il s'agit de relever plusieurs conséquences potentielles, difficiles à gérer du point de vue de la stratégie de l'intervention policière :

- comme cela est régulièrement observé lors des transferts en train, rien n'empêche les supporters de faire arrêter le bus quand bon leur semble et de poursuivre à pied en défilant jusqu'au stade ;
- des dommages sont à prévoir sur les moyens de transport mis à disposition, allant du simple autocollant à du vandalisme plus conséquent ;
- la présence de fenêtres accessibles constitue un danger en lien avec le jet d'éléments pyrotechniques sur la voie publique ou, pire encore, dans le bus suite à une mauvaise manipulation ;
- suivant le nombre de supporters se déplaçant sur Lausanne (entre 150 et 600 selon les équipes), le nombre de navettes devrait être proportionnel, ce qui permettrait d'éviter des allers-retours ainsi que des supporters en attente à la gare et d'autres en route sur le trajet ou au stade, ce qui demanderait parfois un nombre conséquent de bus ;
- la circulation se doit d'être régulée pour empêcher toute confrontation sur le trajet et ainsi fluidifier le cheminement du convoi afin d'éviter de laisser l'opportunité aux supporters de quitter les bus sans raison.

Compte tenu de ce qui précède, il est plus que vraisemblable que le dispositif policier, de toute manière incontournable, ne serait pas allégé, les risques sécuritaires pouvant même être considérés comme plus importants.

Le dispositif d'accompagnement devrait également être plus rapide et réactif, les supporters se déplaçant plus vite et les risques de débordements tels qu'évoqués (arrêt des bus, reprise de cortèges « sauvages », déprédations ponctuelles) restant présents. Dans tous les cas, en l'absence, pour l'heure, d'un (ou de plusieurs) répondant responsable des clubs qui pourrait être l'interlocuteur des services de police, il est difficile d'obtenir la moindre garantie du respect des comportements attendus.

De plus, et comme indiqué plus haut, l'avantage du parcours pédestre, lié à la topographie particulière de Lausanne, fait que les supporters arrivent un peu fatigués par la marche, ce qui limite les risques de débordements dans les phases d'attente plus ou moins longues que l'on observe aux portes du stade ou en gare.

6. Opportunités et défis

Si ces solutions de transferts motorisés devaient être privilégiées à l'avenir, il serait impératif de travailler au niveau national. Il s'agirait ainsi de :

- convaincre l'ensemble des clubs de Suisse de nommer un responsable des supporters et de signer une convention (garanties financières / assurance RC) avec la société de transport tout en formalisant une demande de manifestation en bonne et due forme ;
- convaincre une société de transports de mettre à disposition un minimum de six navettes, selon les matches, adaptées pour ce type de clientèle par le biais d'une convention ;
- déterminer le profil des conducteurs ;
- obliger les clubs à privilégier le déplacement en car, dès le départ, de leurs supporters pour Lausanne et ainsi éviter de mettre en œuvre un concept de prise en charge à la gare CFF. Ce point figure depuis plusieurs années dans les recommandations de la ligue ;
- si les supporters ne respectent pas les dispositions prévues, il s'agirait de pouvoir pénaliser le club, sous une forme ou une autre. Sans sanctions adéquates, les consignes trouvent peu d'écho.

Dès lors, toute réflexion devrait être portée à un niveau cantonal et national, car seule, la Ville de Lausanne ne pourra pas faire figure d'exception dans ce contexte sans se heurter à des clubs de supporters qui ne respecteraient pas la philosophie mise en place. Au niveau suisse, c'est le GIUS (Gewalt im Umwelt Sport) qui est en charge des réflexions à ce sujet. De nombreux partenaires sont présents dans cette plateforme. Le commandant de la police de la région de Morges représente les intérêts des polices communales. La PML est en contact régulier avec lui.

7. Aspects financiers

Ce rapport-préavis n'a pas d'incidence sur le budget de fonctionnement de la Ville.

8. Conclusion

Eu égard à ce qui précède, la Municipalité vous prie, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre la résolution suivante :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2018/08 de la Municipalité, du 8 mars 2018 ;

ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

prend acte :

de la réponse de la Municipalité au postulat de M. Louis Dana « Pour une meilleure politique de transfert des supporters de football ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Grégoire Junod

Le secrétaire :
Simon Affolter