

# Rapport

Mandant

**Conférence des commandantes et commandants de police cantonaux (CCPCS)  
Swiss Football League (SFL)**

Désignation du mandat

**Progresso**

Titre du rapport

**Rapport de projet "Progresso"**

Auteur

**Groupe de projet Progresso**

Numéro de commande  
R 423'01481'000

Date  
31 octobre 2023

## Résumé

### Situation initiale : rapport de projet "Biglietto+".

Afin de minimiser la violence autour des matches de football, la Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse (CCPCS) avait mis en place, en collaboration avec la Swiss Football League, le groupe de travail "Biglietto+" au printemps 2022. Ce groupe de travail était composé de représentants des autorités, de la SFL ainsi que d'experts externes. Les objectifs du groupe de travail étaient, d'une part, d'obtenir un état des lieux complet des débordements de supporters dans le cadre des matches de football (y compris une large évaluation des approches de mesures possibles) et, d'autre part, de procéder à une évaluation technique et juridique concrète des mesures dans le domaine de l'accès et de la billetterie personnalisés.

Les résultats des questions traitées ont ensuite été consignés dans le rapport "Biglietto+" du 19 décembre 2022. Les conclusions de ce rapport sont les suivantes :

- > Il est nécessaire d'agir pour minimiser les débordements de supporters dans le cadre des matches de football. Les mesures correspondantes doivent être proportionnées et ciblées.
- > Les approches de désescalade et de coopération sont considérées comme prometteuses, car elles impliquent et responsabilisent toutes les parties prenantes de chaque club ou, de préférence, de toute la Suisse. Cela inclut explicitement les supporters (organisés).
- > Toutefois, des mesures (éventuellement plus poussées) d'identification des auteurs et de poursuite des délinquants isolés sont considérées comme tout aussi importantes, notamment une surveillance vidéo haute résolution et conséquente (stade et surtout abords du stade et voies de transport).
- > L'importance d'une identification systématique des personnes délinquantes et d'une sanction tangible ou rapide des comportements répréhensibles a été soulignée à maintes reprises, y compris par les supporters.
- > Dans la mesure où ces mesures, si elles sont appliquées de manière conséquente et si possible de manière uniforme sur tous les sites des clubs de la SFL, n'améliorent pas la situation, il convient d'envisager, en fonction du principe de proportionnalité, l'introduction de mesures plus poussées telles que des billets personnalisés, des contrôles d'accès personnalisés, la fermeture des secteurs visiteurs ou leur réduction considérable, des consignes strictes concernant les arrivées et les départs, etc. En raison des coûts de sécurité durablement élevés et souvent considérés comme disproportionnés ou des effets secondaires négatifs dans l'environnement des matches de football, ces mesures devraient également être soigneusement envisagées et, si nécessaire, mises en œuvre.
- > En conclusion, le groupe de projet a souligné que la planification et la mise en œuvre uniformes à l'échelle nationale de mesures visant à minimiser les débordements de supporters semblent être un facteur de réussite essentiel. Ce n'est qu'ainsi qu'il sera possible d'atteindre et d'établir une approche claire, compréhensible et cohérente pour tous les groupes d'intérêt impliqués dans toutes les phases d'un match de football (arrivée, match, départ).

Après l'achèvement du rapport final, les conclusions susmentionnées ont été largement discutées au sein des organes des différents groupes d'intérêt et la prochaine étape a été le lancement du projet "Progresso".

## Développement du projet "Progresso"

Dans le cadre du projet Progresso, les domaines thématiques suivants ont été examinés de manière approfondie et des mesures concrètes ont été évaluées :

- > Elaborer et mettre en consultation un **modèle en cascade** proportionné et transparent, avec des conséquences clairement définies et uniformes dans toute la Suisse en cas de débordements graves de supporters. Le modèle en cascade doit être introduit au plus tard pour la saison de football 2024/2025.
- > Analyse approfondie des débordements de supporters qui se produisent de plus en plus souvent dans le cadre des **voyages de supporters** et élaboration de propositions de solutions pour améliorer la sécurité et la collaboration, en particulier dans les transports publics et sur le "dernier kilomètre" entre la gare et le stade. Le point central est un accord à ce sujet entre la SFL et les clubs d'une part et les CFF d'autre part, qui entrera en vigueur pour la saison 2024/2025.
- > Elaboration des bases pour l'introduction de ce que l'on appelle les **alliances de clubs**, dans le cadre desquelles un dialogue institutionnalisé doit être établi entre les partenaires locaux (club, police, supporters) pour la sécurité autour des matches de football. Des ateliers ont été organisés à cet effet avec tous les clubs de la Super League, les corps de police compétents et, dans la mesure du possible, avec des représentants des supporters ou du fancoaching. L'introduction d'alliances entre clubs sur tous les sites doit également avoir lieu pour la saison 2024/2025. En outre, un échange régulier entre les sites et les alliances de clubs, coordonné par la SFL, est prévu de manière permanente.
- > Examen de la question de savoir si les **conditions juridiques** permettant aux autorités d'ordonner unilatéralement des billets personnalisés sont remplies (problème de la conservation des données par les clubs) et formulation de recommandations d'action à ce sujet.

Quatre sous-projets ont été définis pour traiter les domaines thématiques.

## Organisation de projet Progresso

L'organisation du projet Progresso peut être consultée dans l'organigramme ci-dessous.

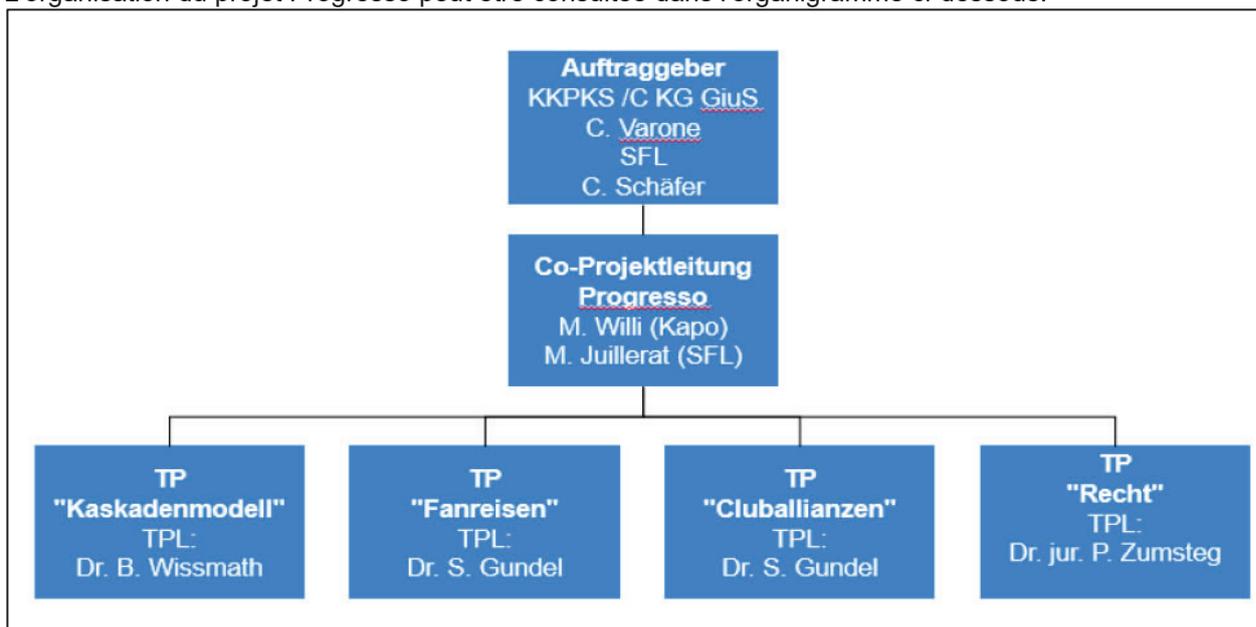


Figure 1 : Organisation du projet Progresso



# Rapport

Mandant

**Conférence des commandantes et commandants de police cantonaux  
(CCPCS)  
Swiss Football League (SFL)**

Désignation du mandat

**Progresso**

Titre du rapport

**Sous-projet Modèle en cascade**

Auteur

**Dr. Bartholomäus Wissmath  
Fabian Kraus, M.Sc., B.A.**

Date

31 octobre 2023

## Résumé

Afin de lutter à l'avenir contre la violence et les débordements lors des matches de Super League, un modèle en cascade a été développé dans le cadre de ce sous-projet en impliquant tous les groupes d'intérêt. Ce modèle doit permettre d'introduire dans toute la Suisse des règles et des mesures concernant les débordements. Il s'agit d'obtenir la plus grande transparence possible sur les mesures à prendre par les autorités ou les organisateurs si des mesures moins sévères et des approches préventives n'apportent pas d'amélioration de la situation en matière de sécurité. Le schéma ci-dessous illustre le déroulement du projet.



## Élaboration du modèle

Une fois les bases établies, un atelier a été organisé avec les parties prenantes des domaines "Football & Ligue", "Police & Autorités" ainsi que d'autres parties prenantes disposant de connaissances spécialisées pertinentes. Sur la base des résultats de l'atelier, un projet de modèle en cascade a été élaboré avec la participation de la Swiss Football League (SFL) et de la Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse (CCPCS). Ce modèle a ensuite été soumis à une large consultation sous la forme d'un sondage en ligne auprès de 2049 personnes. Le modèle a ensuite été à nouveau révisé et finalement finalisé.

Le modèle final tient compte des principales positions suivantes des parties prenantes, qui ont été présentées tant lors de l'atelier que lors de la consultation et qui font l'objet d'un large consensus :

- > Il existe un large consensus sur les formes de débordements qui sont graves et sur celles qui doivent être sanctionnées. La violence contre les personnes est particulièrement condamnée.
- > Le modèle en cascade ne doit s'appliquer que lorsque les débordements se sont produits dans le cadre d'une action de groupe ou qu'ils ont un caractère organisé.
- > Les mesures basées sur le dialogue sont approuvées par toutes les parties prenantes.
- > Pour que le modèle en cascade soit accepté, son application doit être transparente et compréhensible et impliquer toutes les parties prenantes.

Ces points sont pris en compte dans le modèle en cascade de la manière suivante : Le modèle n'est déclenché que par des débordements dans le cadre d'actes de groupe. Il comprend cinq niveaux en cascade ascendants, qui prévoient des mesures de plus en plus strictes. Les débordements qui n'ont pas entraîné de violence contre des personnes déclenchent des mesures moins sévères (au sens de "cartons jaunes") aux deux premiers niveaux de la cascade. En cas de violence contre des personnes, des mesures sévères (au sens de "cartons rouges") sont prises aux niveaux trois à cinq. Chaque niveau en cascade comprend des mesures visant à maintenir le dialogue entre les autorités et les clubs.

Le modèle en cascade est utilisé lorsque les clubs concernés ou les autorités locales chargées de délivrer les autorisations estiment qu'un acte grave a été commis par un groupe de supporters. Ensuite, les faits sont clarifiés par un groupe d'experts dédié et indépendant, après consultation des parties impliquées, et un niveau de cascade est imposé le cas échéant.

## Présentation du modèle

Le tableau ci-dessous présente le modèle en cascade final. Nous vous invitons à lire les explications importantes qui l'accompagnent au chapitre 4 de ce rapport.

<b>Remarques importantes Déclencheur :</b>		
1. Pour que le modèle en cascade soit déclenché, les débordements mentionnés doivent avoir lieu dans le cadre d' <b>actions de groupe</b> . Les actes isolés d'individus ne déclenchent pas le modèle en cascade. 2. Pour qu'un niveau en cascade soit déclenché, il suffit qu'un seul point apparaisse dans la colonne "Déclencheur". Exemple du niveau 1 de la cascade : si des personnes sont mises en danger par l'allumage de pétards ou de feux d'artifice, le niveau 1 de la cascade est déclenché, même si aucun dommage matériel ou vol n'a eu lieu.		
<b>Niveau en cascade</b>	<b>Déclencheur</b>	<b>Mesure déclenchée</b>
<b>1</b>	<b>Une seule occurrence de :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en danger de personnes par l'allumage de pétards, de feux d'artifice</li> <li>Dommages matériels graves ou vol en réunion</li> </ul>	<b>Examen obligatoire de la situation pour 3 matches + 3 matches de probation</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les clubs et les supporters sont tenus de dialoguer avec les autorités pour les 3 prochains matches, aussi bien avant qu'après le match (date de réunion fixée).</li> <li>Le club des supporters fautifs participe obligatoirement au dialogue avec les autorités et la police :               <ul style="list-style-type: none"> <li>Responsable de la sécurité du club</li> <li>Responsable des fans du club</li> <li>Fancoaching (là où il existe)</li> <li>Un membre de la direction</li> </ul> </li> <li>La participation d'autres représentants des supporters (par ex. capos, associations de supporters) est souhaitée, mais pas obligatoire.</li> <li>Le non-respect est sanctionné par des amendes conformément au règlement de la SFL.</li> </ul>
<b>2</b>	<b>Apparition de :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en danger de personnes par le jet d'engins pyrotechniques</li> <li>Dommages matériels ou pillages particulièrement graves</li> <li>Débordements de niveau 1 pendant la phase de probation de niveau 1</li> </ul>	<b>Entrée plus stricte et surveillance accrue dans l'espace critique pour 2 matches</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'entrée dans le stade est contrôlée par vidéosurveillance de manière à ce qu'il soit possible d'établir l'identité de tous les supporters admis sur la base du matériel vidéo.</li> <li>Les coûts supplémentaires sont payés par le club des supporters fautifs.</li> <li>Des mesures de niveau 1 en cascade sont également prises</li> </ul>
<b>3</b>	<b>Apparition de :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Violence contre les personnes ayant entraîné des blessures</li> <li>utilisation d'armes, d'engins pyrotechniques ou d'objets contre des personnes</li> </ul>	<b>Fermeture de secteur pour les supporters (min. 1 match, max. 2 matches) + 5 matches de probation</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fermeture rapide (c'est-à-dire dans les 1 à 2 matches suivants) du secteur des supporters du club fautif pour au moins un match.</li> <li>Arrêt immédiat et simultané de la vente de billets (pas de déplacement vers d'autres secteurs) et interdiction des actions coordonnées de supporters.</li> <li>Des mesures de niveau 1 en cascade sont également prises (pour 5 matches).</li> </ul>
<b>4</b>	<b>Réapparition de :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Violence contre les personnes ayant entraîné des blessures</li> <li>Utilisation d'armes, d'engins pyrotechniques ou d'objets contre des personnes pendant la phase de probation du niveau 3</li> </ul>	<b>match à huis clos pour 1 match + 5 matches de probation</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Exclusion de spectateurs lors d'un match à domicile de l'équipe des supporters fautifs</li> <li>Des mesures de niveau 1 en cascade sont également prises (pour 5 matches)</li> </ul>
<b>5</b>	<b>Réapparition de :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Violence contre les personnes ayant entraîné des blessures</li> <li>Utilisation d'armes, de pyrotechnie ou d'objets contre des personnes pendant la phase de probation du niveau 4</li> </ul>	<b>Match à huis clos pour 2 matches + 5 matches de probation</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Exclusion de spectateurs lors de deux matches à domicile de l'équipe des supporters fautifs</li> <li>Des mesures de niveau 1 en cascade sont également prises (pour 5 matches)</li> </ul>

## Évaluation du modèle par les parties prenantes

S'il y a consensus sur les points mentionnés dans le premier paragraphe, il y a beaucoup moins d'unanimité sur les mesures à prendre pour sanctionner les débordements ainsi que sur leur application. Cela ressort notamment des résultats de la consultation, à laquelle ont participé non seulement 32 parties prenantes de "Police & Autorités" et 44 parties prenantes de "Football & Ligue", mais aussi 1040 "supporters organisés", 825 "supporters généraux" (qui assistent aux matches en dehors des stands debout) et 106 "non supporters" (participants qui ne se considèrent pas comme des supporters).

Les résultats montrent que les mesures définies dans le modèle en cascade sont parfois jugées différemment par les parties prenantes :

- > "supporters généraux" et "non supporters", considèrent la sévérité du modèle comme appropriée : Dans les deux groupes, il y a des personnes qui trouvent les mesures trop douces ou trop sévères, ces deux camps s'équilibrant à peu près.
- > La police et les autorités sont en principe favorables au modèle en cascade. De nombreuses parties prenantes de la "Police & Autorités" estiment que les mesures sont trop douces ou parfaitement adaptées.
- > Les parties prenantes "Football & Ligue" ainsi que "Supporters des virages debout" ont souvent exprimé une opposition de principe au modèle lors de la consultation.
- > Cependant, malgré les critiques, très peu de propositions concrètes de mesures alternatives ont été faites par "Football & Ligue". Au lieu de cela, il est toujours fait référence à la nécessité du dialogue et à des mesures préventives, bien que des mesures axées sur le dialogue soient déjà prévues à tous les niveaux de la cascade.
- > Alors que les mesures des deux premiers niveaux de la cascade (en particulier le niveau un de la cascade) sont encore approuvées par les parties prenantes "Football & Ligue" et les "supporters organisés", les mesures plus strictes des niveaux supérieurs de la cascade sont jugées trop sévères et rejetées. Suite à la consultation, le niveau cinq de la cascade a donc été adapté en conséquence.

Toutes les parties prenantes estiment qu'il existe un risque que l'introduction du modèle entraîne à court terme une résistance et une escalade de la part des supporters. La majorité du groupe "Football & Ligue" ne s'attend pas à des effets positifs : Seuls quelques-uns s'attendent à un sentiment accru de responsabilité de la part des clubs et des supporters ainsi qu'à une amélioration du dialogue. Le groupe "Police & autorités" s'attend en revanche à des effets positifs à moyen terme grâce au modèle en cascade et part du principe qu'un sentiment de responsabilité accru s'installe chez les clubs et que le modèle prévoit des sanctions claires et concrètes en cas de débordements.

Sur la base des résultats de la consultation, le modèle en cascade a été révisé et finalisé en collaboration avec la SFL et la CCPCS. Dans le cadre de ce projet partiel, un dialogue intensif a été mené avec toutes les parties prenantes, les perspectives de chacune d'entre elles étant largement prises en compte. Du point de vue des auteurs, le modèle représente un compromis issu d'un long processus commun.

En vue d'une mise en œuvre réussie du modèle en cascade, des défis ont pu être identifiés au cours du sous-projet : Pour que le modèle en cascade soit accepté par les parties prenantes et les supporters, il est indispensable que son application soit transparente et compréhensible. Cela nécessite la participation coopérative de nombreuses instances locales (autorités chargées de l'octroi des autorisations, clubs) et montre qu'une communication claire sur le modèle en cascade sera très importante. Des recommandations sur la manière de relever ces défis sont présentées dans ce rapport.

## Table des matières

	Page
<b>1 Situation de départ</b>	<b>7</b>
1.1 Introduction	7
1.2 Objectifs du sous-projet "Modèle en cascade"	7
1.3 Aperçu de la procédure	7
<b>2 Atelier Modèle en cascade</b>	<b>8</b>
2.1 Réalisation de l'atelier	8
2.2 Résultats de l'atelier	9
2.2.1 Bloc thématique 1 : Condition préalable à l'augmentation ou à la réduction des niveaux en cascade	9
2.2.2 Bloc thématique 2 : Mesures et définition des niveaux en cascade	20
2.2.3 Bloc thématique 3 : Tâches Compétences, responsabilités et introduction	32
2.2.4 Conclusion de l'atelier	34
2.2.5 Élaboration du projet de modèle en cascade	35
<b>3 Consultation sur le modèle en cascade</b>	<b>36</b>
3.1 Procédure	36
3.2 Questionnaire	36
3.2.1 Taux de réponse et échantillon interrogé	37
3.3 Résultats	38
3.3.1 Evaluation des résultats	38
3.3.2 Niveau de cascade 1	39
3.3.3 Niveau de cascade 2	42
3.3.4 Niveau de cascade 3	45
3.3.5 Niveau de cascade 4	48
3.3.6 Niveau de cascade 5	51
3.3.7 Modèle complet	54
3.3.8 Mesures alternatives	57
3.3.9 Processus d'application du modèle en cascade	60
3.3.10 Commentaires finaux	61
3.3.11 Conclusion de la consultation sur le modèle en cascade	68
<b>4 Présentation du modèle en cascade</b>	<b>69</b>
4.1 Considérations de base	69
4.2 Représentation du modèle en cascade	71
4.3 Justification du modèle à partir des résultats de l'atelier et de la consultation	72
4.3.1 Explications sur les niveaux en cascade	72
4.3.2 Autres indications	74
4.4 Présentation du processus pour l'application du modèle en cascade	76
4.4.1 Compléments au processus :	77
4.5 Champ d'application du modèle en cascade	79
4.6 Aspects juridiques	79
4.7 Conclusion	80
4.7.1 Le modèle en cascade dans le contexte des mesures prises jusqu'à présent	80
4.7.2 Principales positions des parties prenantes et prise en compte dans le modèle en cascade	81

4.8	Recommandations	82
	<b>Annexe A : Interprétation du Tribunal fédéral concernant le concordat sur le hooliganisme</b>	<b>85</b>
	<b>Annexe B : Analyses complémentaires des résultats de l'atelier</b>	<b>86</b>
	<b>Annexe C : Modifications résultant de la consultation</b>	<b>88</b>
	Annexe C1 : Modèle en cascade présenté lors de la consultation	90
	Annexe C2 : Processus présenté dans le cadre de la consultation	91

## 1 Situation de départ

### 1.1 Introduction

La Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police (CCDJP), la Conférence des commandantes et commandants des polices cantonales de Suisse (CCPCS) et la Swiss Football League (SFL) ont lancé ensemble le projet Biglietto+ en 2022 afin d'évaluer, sur une base scientifique et avec un large soutien, les mesures possibles pour minimiser les débordements de supporters dans le cadre des matches de football. Les détails et les conclusions sont disponibles dans le rapport de projet Biglietto+ du 19 décembre 2022.

Sur la base du rapport susmentionné, un plan de mesures concrètes visant à minimiser les débordements de supporters a été présenté dans différentes instances. Le projet Progresso, qui comprend le sous-projet "Modèle en cascade", fait partie de ce plan de mesures. Dans le cadre de ce sous-projet, un modèle en cascade doit être élaboré, qui prévoit l'adoption progressive de mesures plus strictes en réaction aux débordements. Le modèle en cascade doit être élaboré avec la participation de tous les groupes d'intérêt et a pour objectif d'introduire, dans la mesure du possible, les mêmes règles du jeu en matière de gestion des débordements dans tous les lieux où se déroulent les matches de Super League. Il s'agit ainsi d'obtenir la plus grande transparence possible sur les mesures à prendre par les autorités ou les organisateurs lorsque des mesures moins sévères et des approches préventives ne permettent pas d'améliorer la situation en matière de sécurité.

### 1.2 Objectifs du sous-projet "Modèle en cascade"

Le sous-projet "Modèle en cascade" au sein du projet Progresso doit permettre d'atteindre les objectifs suivants :

- > Un modèle concret en cascade pour la prévention des débordements de supporters doit être élaboré avec la participation des principales parties prenantes.
- > L'effet ainsi que les chances et les risques du modèle en cascade, des étapes de la cascade ou des noms de mesures doivent être mis en évidence.
- > Le processus d'application du modèle en cascade doit être défini, l'objectif étant d'introduire le modèle pour la saison de football 2024/2025.

### 1.3 La procédure en bref

Les travaux se basent sur les résultats du projet Biglietto+. Ce projet impliquait déjà des parties prenantes plus diverses et examinait comment les débordements et les différentes mesures étaient jugés par les différentes parties prenantes. Pour élaborer le modèle en cascade, un atelier a d'abord été organisé avec des parties prenantes issues des domaines "Football & Ligue" et "Police & Autorités" ainsi que d'autres parties prenantes disposant de connaissances spécialisées. Sur la base des résultats de l'atelier, un projet de modèle en cascade a été élaboré, qui a ensuite été soumis à une large consultation. Celle-ci s'est déroulée par le biais d'une enquête en ligne et s'adressait à différents groupes cibles : D'une part, les parties prenantes de "Police & Autorités" et de "Football & Ligue" ont été invitées à donner leur avis personnel et non anonyme sur le modèle en cascade proposé (consultation des parties prenantes). D'autre part, un questionnaire anonyme a été mis à la disposition du public pour permettre aux supporters et autres personnes intéressées de donner leur avis sur le modèle en cascade (consultation publique). Au total, 2049 personnes ont participé à la consultation (consultation des parties prenantes : n = 78 ; consultation publique : n = 1971).

L'illustration suivante donne un aperçu des étapes de travail :



Figure 2 : Déroulement du sous-projet

Les résultats de l'atelier (chapitre 2) ainsi que les résultats de la consultation (chapitre 3) sont présentés. Au chapitre 4 présente le modèle en cascade élaboré ainsi que des explications complémentaires sur le modèle.

## 2 Atelier Modèle en cascade

### 2.1 Mise en œuvre de l'atelier

L'atelier "Modèle en cascade" a eu lieu le 22 août 2023. Huit personnes du groupe d'intérêt "Football & Ligue", neuf personnes du groupe d'intérêt "Police & Autorités" ainsi que deux parties prenantes disposant d'une expertise particulière et ne pouvant être rattachées à aucun de ces groupes d'intérêt ont participé à l'atelier<sup>1</sup>.

Dans le cadre de l'atelier, trois blocs thématiques ont été traités, au cours desquels les questions suivantes ont été discutées :

- > Bloc thématique 1 : Conditions pour une augmentation ou une réduction des niveaux en cascade
  1. Quels débordements de supporters doivent déclencher des mesures ?
  2. Quels débordements de supporters doivent être pondérés et comment ? (détermination du degré de gravité)
  3. Champ d'application du modèle en cascade
- > Session thématique 2 : Définition des niveaux en cascade
  4. Quelles sont les mesures à mettre en œuvre ?
  5. Quelles mesures sont utilisées à quel niveau de la cascade ?
  6. Combien de temps les mesures doivent-elles être appliquées ? Qu'est-ce qui entraîne une réduction du niveau de la cascade ? Quand faut-il prolonger un niveau en cascade ?
  7. Quels sont les effets et impacts attendus ?
- > Bloc thématique 3 : Tâches, compétences, responsabilités et introduction du modèle en cascade
  8. Quel(s) organe(s) décide(nt) de l'augmentation / de la diminution des niveaux en cascade ?
  9. Quelles sources d'information et quelles parties doivent être consultées lors de la prise de décisions ?
  10. Comment s'effectue la communication ?
  11. Quels sont les éléments à prendre en compte pour l'introduction du modèle en cascade pour la saison de football 2024/2025 ?
  12. Quels inputs les parties prenantes peuvent-elles donner pour un système de contrôle et une image de la situation à l'échelle nationale concernant le modèle en cascade ?

Pour chaque bloc thématique, des discussions de groupe ont d'abord eu lieu en deux groupes (appelés ci-après groupe A et groupe B). Après chaque discussion de groupe, les résultats obtenus ont été présentés

<sup>1</sup> Comme l'une de ces personnes a souhaité que ses données ne soient pas présentées publiquement, il n'est pas possible de présenter les données de l'autre personne pour des raisons d'anonymat. Le présent rapport ne présente donc que les données des participants qui peuvent être attribués à l'un des deux groupes d'intérêt "Football & Ligue" et "Police & Autorités".

au plénum et les questions ouvertes ont été clarifiées. Ensuite, tous les participants ont pu répondre aux questions relatives à chaque bloc thématique via un outil en ligne et ainsi consigner leur point de vue individuel.

Dans le chapitre 2.2 présente les principales conclusions tirées des réponses à ces questions. La présentation est ordonnée selon les blocs thématiques et ventilée selon les groupes "Football & Ligue" et "Police & Autorités". Des conclusions supplémentaires tirées des discussions de groupe et retenues par l'équipe de modération sont également présentées.

## **2.2 Résultats de l'atelier**

### **2.2.1 Bloc thématique 1 : Condition préalable à l'augmentation ou à la réduction des niveaux en cascade**

Dans ce bloc thématique, les formes de débordements de supporters à prendre en compte dans le modèle en cascade ont été collectées dans un premier temps dans le cadre d'un travail ou d'une discussion de groupe ouvert aux résultats. Le degré de gravité de ces formes de débordements a également été discuté. Des questions ont ensuite été posées aux participants de l'atelier sur les formes de débordements de supporters collectées. Les principales conclusions de ce bloc thématique sont présentées ci-dessous. Les résultats des discussions sont d'abord consignés, puis les points de vue individuels issus du sondage en ligne.

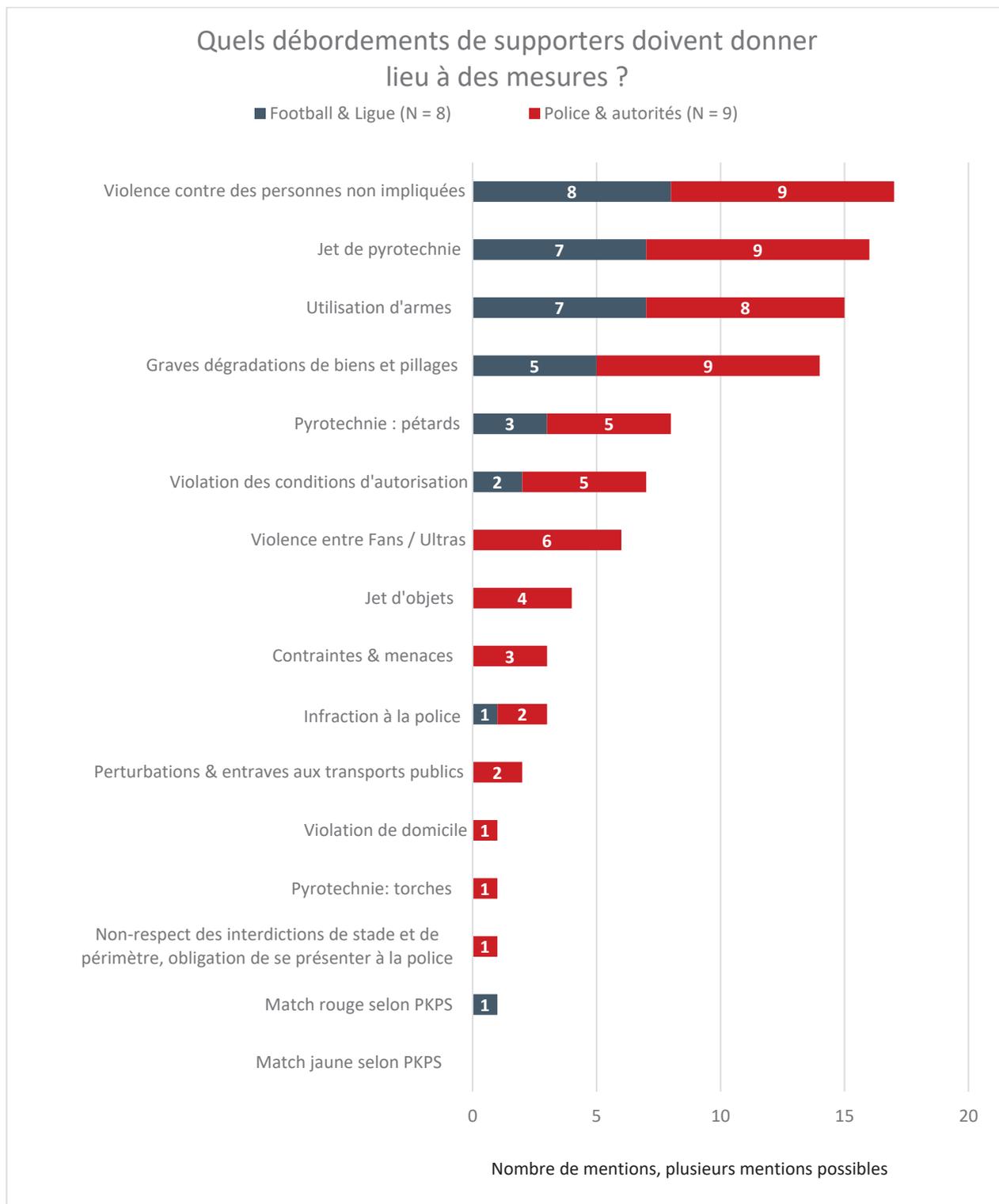
#### **2.2.1.1 Quels débordements de supporters doivent donner lieu à des mesures ?**

##### **Résultats des discussions de groupe :**

- > La violence est fermement condamnée par toutes les parties prenantes, en particulier lorsqu'elle est dirigée contre des personnes non impliquées ou les forces de sécurité et qu'elle est le fait de plusieurs auteurs.
- > Les représentants du groupe "Police & Autorité" ont fait remarquer que les délits poursuivis d'office (comme la mise en danger de la vie d'autrui) doivent être poursuivis dans tous les cas. Ne pas poursuivre ces délits n'est donc pas une option. La question de savoir si de tels délits doivent obligatoirement déclencher le modèle en cascade n'a pas été discutée de manière définitive.
- > Il existe un consensus sur le fait que les débordements ne doivent être pris en compte par le modèle en cascade que s'ils font partie d'une action de groupe et, le cas échéant, s'ils ont un caractère organisé.
- > Les actes isolés ne doivent pas faire l'objet du modèle en cascade. Si les débordements d'un seul individu devaient conduire à des mesures, cela entraînerait éventuellement des réactions de protestation de la part des supporters. Il est donc extrêmement important que les supporters puissent comprendre les décisions d'introduire des mesures et qu'ils soient consultés avant toute décision.
- > La qualité et la quantité doivent être prises en compte. Par exemple, les dommages matériels ne doivent être pris en compte que si les coûts sont très élevés (p. ex. destruction d'un train). Or, cela est souvent difficile à quantifier.
- > Il est apparu clairement que les formes de débordements peuvent être très différentes. Les dommages matériels ont été cités en exemple : Arrachage d'un rétroviseur latéral vs. une foule qui détruit tout un train.
- > En outre, l'image donnée par les médias est certes pertinente, mais ne constitue pas une bonne base. Selon "Police & Autorités", seul un débordement sur dix est couvert par les médias. Les comptes rendus des médias ne sont donc pas un reflet exact de ce qui se passe.

- > La forme d'émeute "dommages matériels" a été étendue aux "pillages" (par exemple d'un magasin ou d'une station-service). Il est important de noter que les débordements doivent être commis par un groupe.

**Résultat de l'outil en ligne :**



**Outil en ligne :**

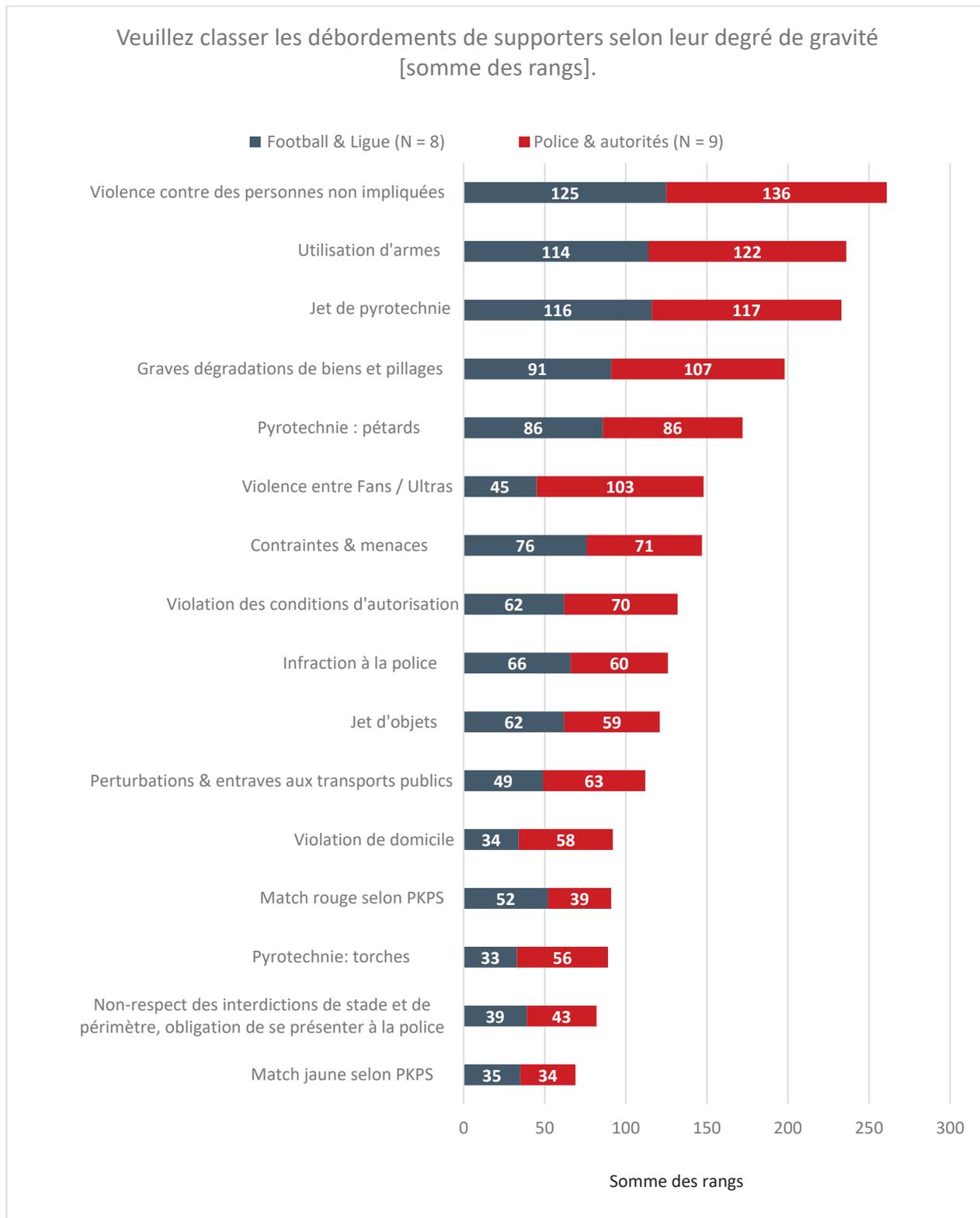
- > Il existe un *consensus* au sein des deux groupes d'intérêt pour que la violence envers des personnes non impliquées donne lieu à des mesures.
- > Les deux groupes d'intérêt *sont majoritairement d'accord* pour dire que les débordements de supporters suivants doivent donner lieu à des mesures :
  - Lancement d'engins pyrotechniques
  - Utilisation d'armes
  - Graves dégradations de biens et pillages
- > Selon 4 à 8 participants (principalement issus du groupe d'intérêt "Police & autorités"), les débordements de supporters suivants devraient donner lieu à des mesures :
  - Pyrotechnie : pétards et feux d'artifice
  - Violation des conditions d'autorisation
  - Violence entre supporters / ultras
  - Lancer d'objets
- > Il existe *un accord majoritaire sur* le fait que les autres débordements de supporters ne doivent pas donner lieu à des mesures.

**2.2.1.2 Comment les violences se classent-elles par ordre de gravité ?**

**Résultats des discussions de groupe :**

- > La violence à l'encontre de personnes non impliquées et des forces de sécurité est clairement le débordement le plus grave.
- > La violence consentie entre ultras/hooligans est considérée comme nettement moins grave, même si certaines voix s'élèvent pour dire que cette forme de violence - notamment en cas de lésions corporelles graves - constitue un problème majeur.
- > Le terme "arme" est très large. Pour la police, outre les pétards, l'utilisation d'armes blanches est également très problématique.
- > En ce qui concerne le degré de gravité, le groupe A est d'accord pour dire qu'il faut tenir compte à la fois de la qualité (intensité des débordements) et de la quantité (fréquence d'apparition) des débordements. En prenant l'exemple de la forme d'émeute "dommages matériels graves", la discussion de groupe montre qu'il n'est guère possible de recourir aux mécanismes d'évaluation existants. L'infraction de "dommages matériels graves" est constituée à partir d'un montant de dommages de 300 CHF, ce qui semble au groupe être une limite disproportionnellement basse par rapport au modèle en cascade. Selon le groupe, l'évaluation du degré de gravité est donc extrêmement difficile et doit être effectuée à nouveau dans chaque cas.
- > Outre les facteurs mentionnés ci-dessus, le degré de gravité est également influencé par le nombre de personnes impliquées. En particulier, lorsqu'un grand groupe de personnes ou une foule est impliqué dans un débordement, le degré de gravité augmente du point de vue des parties prenantes.

Résultat de l'outil en ligne :



**Remarque concernant le graphique :** Les participants ont été priés de classer les débordements par degré de gravité. Le graphique montre la somme des rangs qui en résulte, calculée comme suit : Des points de classement sont attribués en fonction de l'ordre établi. Si une transgression est placée en première position, elle reçoit 16 points (puisqu'il y a 16 transgressions). Pour la dernière place, 1 point est attribué. Les points attribués sont additionnés pour tous les participants et forment ainsi la somme des rangs. Une somme de rangs plus élevée correspond à une plus grande gravité.

**Outil en ligne :**

- > Pour presque toutes les formes de débordements, le classement par degré de gravité est très similaire dans les deux groupes d'intérêt. Ainsi, les deux camps s'accordent largement sur l'évaluation.
- > L'exception est la "violence entre supporters / ultras", qui est considérée comme nettement moins grave par le groupe d'intérêt "Football & Ligue" que par le groupe "Police & autorités". Cela correspond également aux votes exprimés lors de la discussion de groupe.

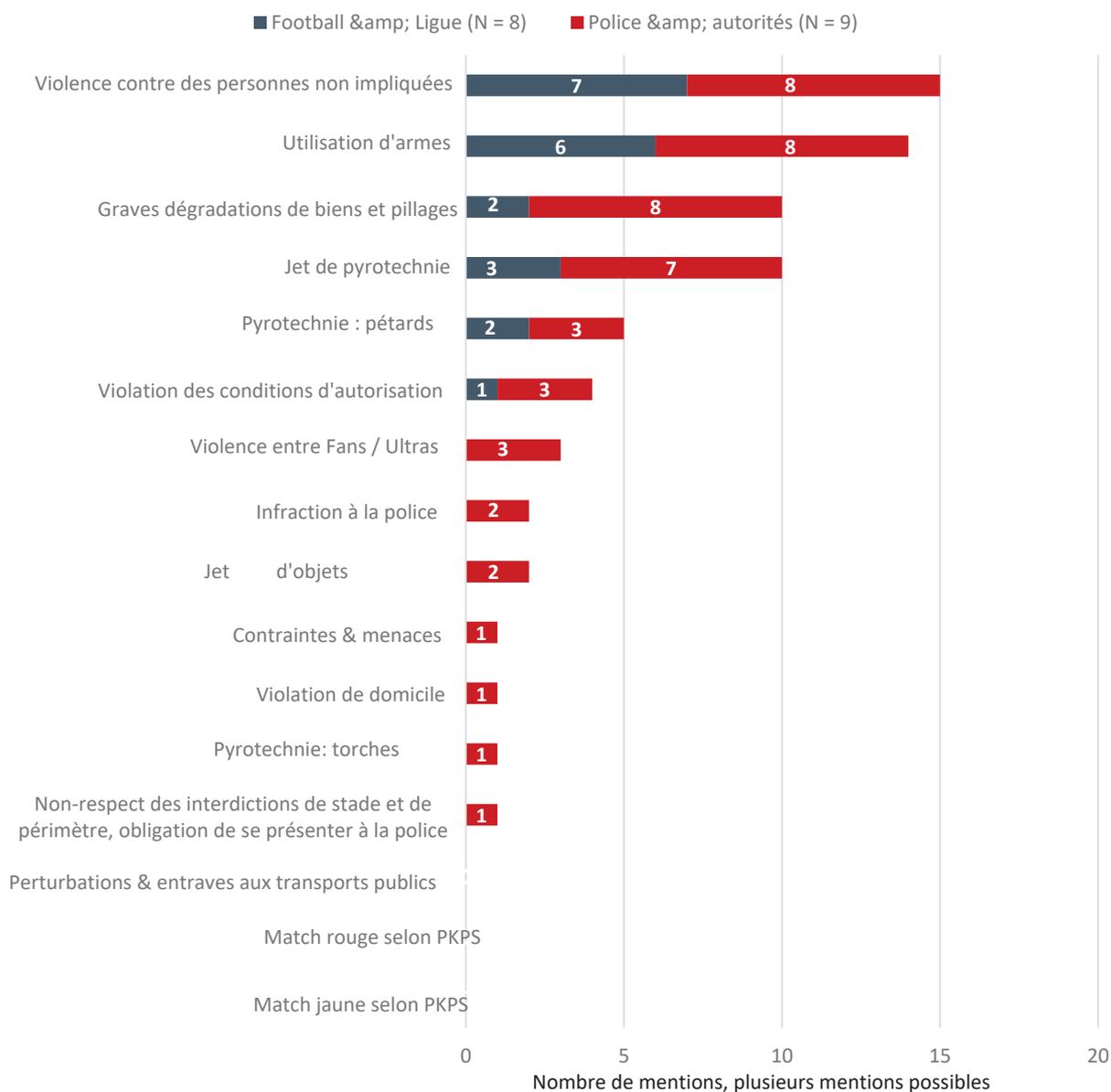
### 2.2.1.3 Quelles formes de débordements doivent donner lieu à des mesures dès leur première apparition ?

#### Résultats des discussions de groupe :

- > La violence à l'encontre de personnes non impliquées et des forces de sécurité est clairement l'acte de violence le plus grave. Selon les parties prenantes, elle devrait conduire directement à des mesures.
- > Certains débordements sont si graves que tout le monde en conclut immédiatement qu'une ligne rouge a été franchie. L'exemple des débordements lors de la demi-finale de la Coupe FCB vs. YB à Bâle, où le personnel de sécurité a été grièvement blessé, est cité. Par la suite, tout le monde - les clubs et les supporters des virages - a été d'accord pour prendre des mesures.

#### Résultat de l'outil en ligne :

Veuillez sélectionner toutes les formes de débordements qui doivent donner lieu à des mesures dès leur première apparition.



**Outil en ligne :**

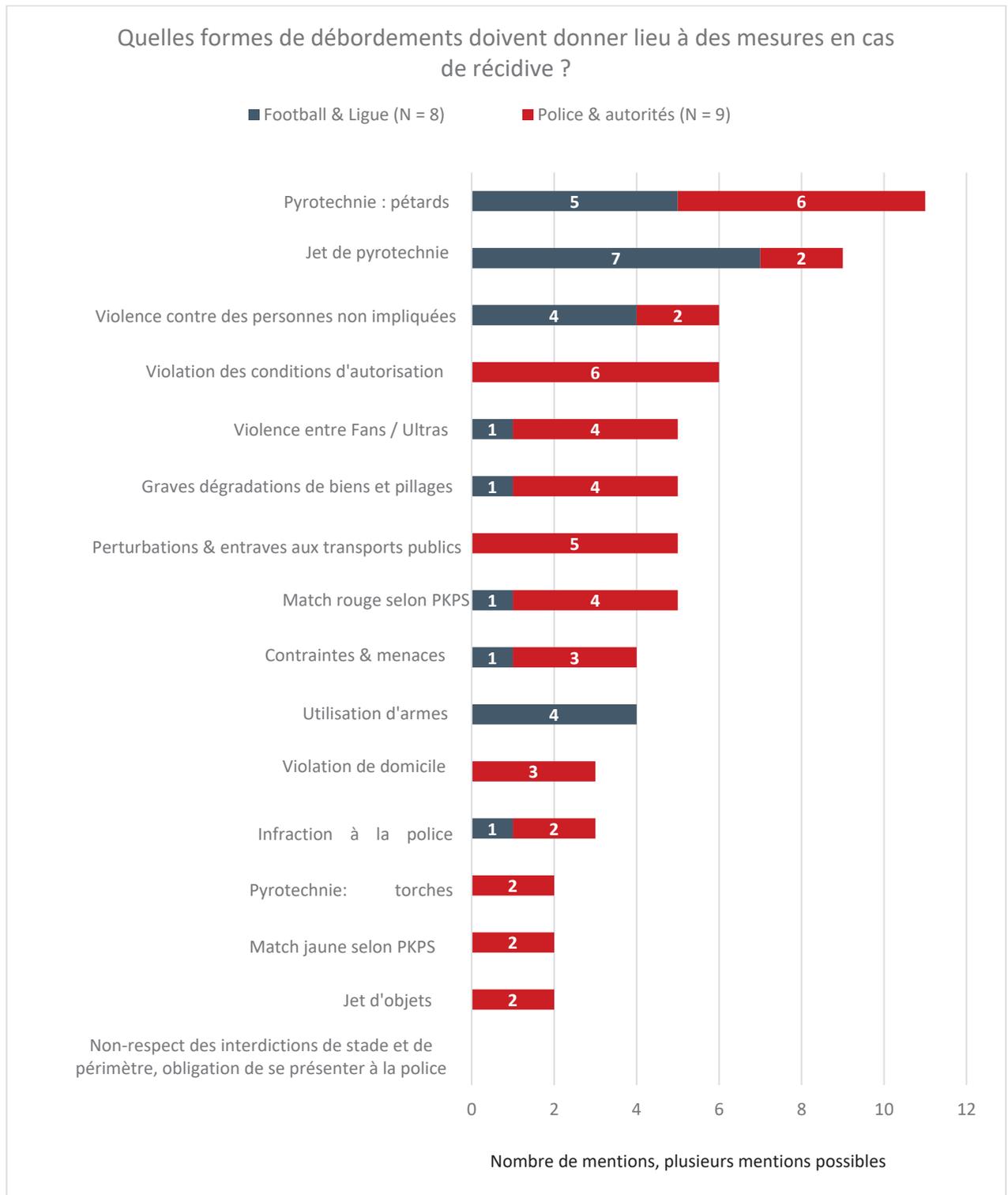
- > Les deux groupes d'intérêt *sont majoritairement d'accord* pour dire que les débordements de supporters suivants doivent donner lieu à des mesures dès leur première apparition :
  - Violence contre des personnes non impliquées
  - Utilisation d'armes
- > La *grande majorité* des participants du groupe d'intérêt "Police & Autorités" indique que les débordements de supporters suivants doivent donner lieu à des mesures dès leur première apparition :
  - Graves dégradations de biens et pillages
  - Lancement d'engins pyrotechniques
- > Les deux groupes d'intérêt *sont majoritairement d'accord* pour dire que, dans le cas contraire, aucun débordement de supporters ne doit donner lieu à des mesures dès sa première apparition.

### 2.2.1.4 Quelles formes de débordements doivent donner lieu à des mesures en cas de récidive ?

#### Résultats des discussions de groupe :

- > Les participants sont largement d'accord sur l'évaluation des formes d'émeute. Cette évaluation vaut également pour la répétition de certaines formes d'émeutes.

#### Résultat de l'outil en ligne :



**Outil en ligne :**

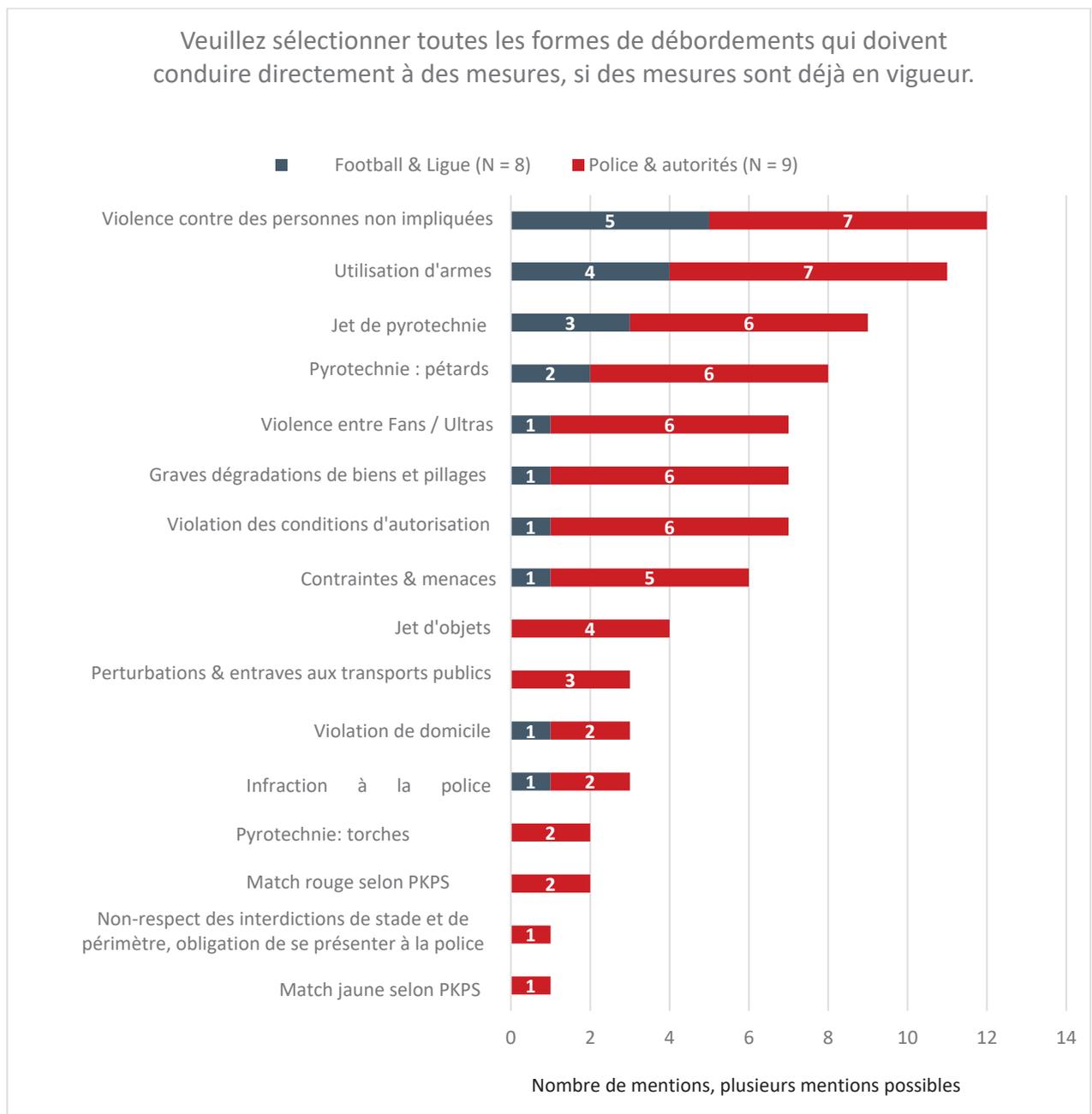
- > Les deux groupes d'intérêt *sont majoritairement d'accord* pour dire que la "pyrotechnie : pétards, feux d'artifice" doit donner lieu à des mesures en cas de récidive.
- > La *grande majorité* du groupe d'intérêt "Football & Ligue" indique que le "jet d'engins pyrotechniques" doit donner lieu à des mesures en cas de récidive.
- > La *majorité* du groupe d'intérêt "Police & autorités" indique que les "infractions aux conditions d'autorisation" ainsi que les "perturbations & entraves aux transports publics" doivent conduire à des mesures en cas de récidive.

**2.2.1.5 les débordements qui doivent conduire directement à des mesures, si des mesures sont déjà en vigueur.**

**Résultats des discussions de groupe :**

- > Les participants sont largement d'accord sur l'évaluation des formes de débordements. Il en résulte également quels débordements doivent être directement sanctionnés, si des mesures sont déjà en vigueur. Ici aussi, les participants font notamment référence à la violence contre des personnes non impliquées.

**Résultat de l'outil en ligne :**



**Outil en ligne :**

- > Les deux groupes d'intérêt *sont majoritairement d'accord* pour dire que "la violence contre des personnes non impliquées" ainsi que "l'utilisation d'armes" doivent conduire directement à des mesures, si des mesures sont déjà en vigueur.
- > La majorité du groupe d'intérêt "Police & Autorités" est d'avis que les débordements suivants doivent également conduire directement à des mesures, si des mesures sont déjà en vigueur.
  - Lancement d'engins pyrotechniques
  - Pyrotechnie : pétards, feux d'artifice
  - Violence entre supporters / ultras
  - Graves dégradations de biens et pillages
  - Violation des conditions d'autorisation
  - Contrainte et menace

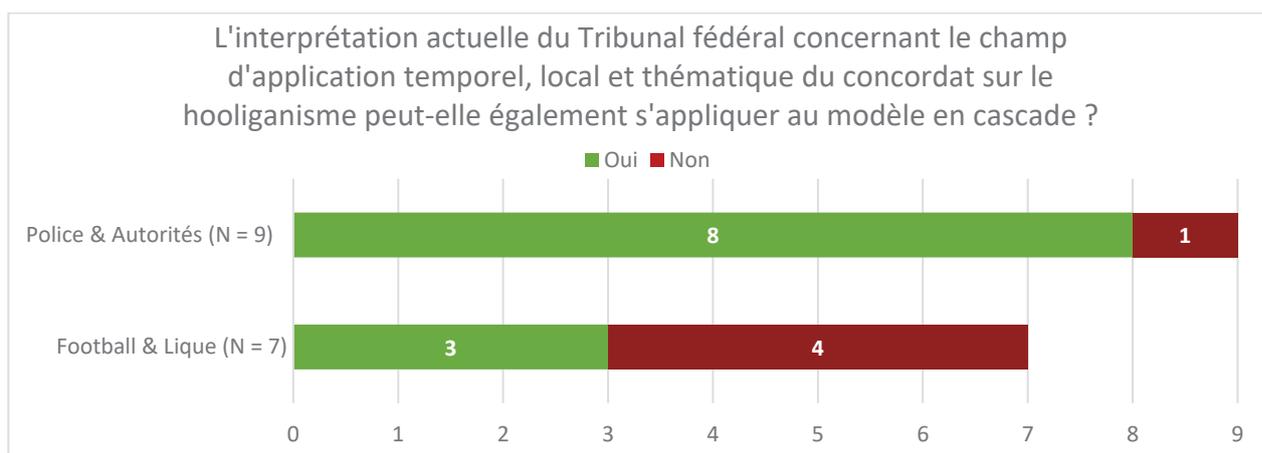
**2.2.1.6 Champ d'application du modèle en cascade**

Dans cette étape de travail, il a été discuté si l'interprétation existante du Tribunal fédéral (cf. Annexe A : Interprétation du Tribunal fédéral concernant le concordat sur le hooliganisme) concernant le champ d'application temporel, local et thématique du concordat sur le hooliganisme peut également s'appliquer au modèle en cascade.

**Résultats des discussions de groupe :**

- > Les parties prenantes du groupe "Police & autorités" trouvent l'interprétation claire et appropriée. Du côté de "Football & Ligue", on craint d'être tenu pour responsable de débordements qui n'ont rien à voir avec les matches, mais qui auraient pu se produire même sans le football.

**Résultat de l'outil en ligne :**



**Outil en ligne :**

- > Presque tous les participants du groupe d'intérêt "Police & autorités" sont d'avis que l'interprétation du Tribunal fédéral peut également s'appliquer au modèle en cascade.
- > Dans le groupe d'intérêt "Football & Ligue", un peu moins de la moitié des participants estiment que l'interprétation du Tribunal fédéral peut également s'appliquer au modèle en cascade.

**Constatations de la zone de texte "Veuillez justifier votre réponse" :**

- > Les participants à l'atelier qui ont indiqué que l'interprétation du Tribunal fédéral pouvait s'appliquer justifient leur réponse par le fait que l'interprétation est suffisamment claire et qu'il n'est pas nécessaire de créer de nouveaux critères. La pratique d'interprétation actuelle fonctionne bien et est bien établie. La citation suivante illustre cette position : "Pratique établie et soutenue par le Tribunal fédéral ; devrait être utilisée ici aussi comme ligne directrice et ne pas créer de nouveaux critères sans nécessité". (Citation : Police & Autorités)
- > Les participants à l'atelier qui ont indiqué que l'interprétation du Tribunal fédéral ne pouvait pas s'appliquer justifient leur réponse par le fait qu'il existe un risque que des événements qui ne sont pas liés à des matches de football entraînent également des mesures selon cette interprétation. Le champ d'application temporel et géographique n'est pas défini de manière suffisamment concrète. Exemple de citation : "Non, la proximité thématique et temporelle n'est pas définie concrètement. Exemple : la fête de Zurich, la Langstrasse le soir après un derby, etc. Ici, le contexte social est mélangé avec le thème du football". (Citation : Football & Ligue)

**2.2.2 Bloc thématique 2 : Mesures et définition des niveaux en cascade**

Dans ce bloc thématique, les participants ont, dans un premier temps, rassemblé des mesures qui pourraient être prises en compte dans le modèle en cascade. Tous les participants pouvaient proposer de nouvelles mesures. Le contenu des mesures collectées a été discuté avec les participants à l'atelier. Ils ont ensuite discuté des débordements qui devraient entraîner tel ou tel niveau de cascade et de la mesure à prendre à tel ou tel niveau de cascade. Les principales conclusions de ce bloc thématique sont présentées ci-dessous.

**2.2.2.1 Recueil des mesures****Résultats des discussions de groupe :**

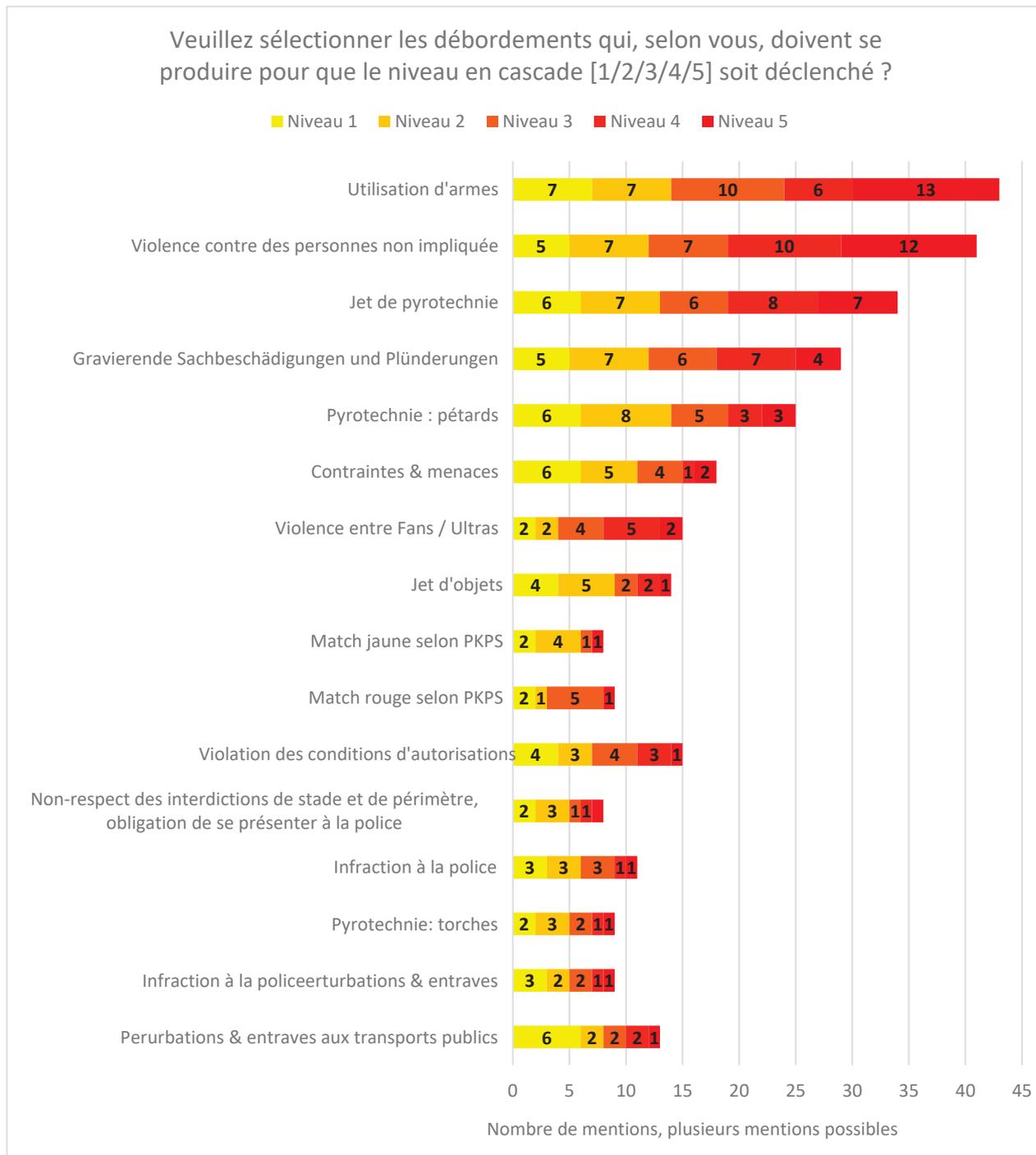
- > **La fermeture de secteurs et la réduction de la capacité des secteurs** sont perçues comme une sanction substantielle. Toutefois, au vu des expériences actuelles, il est souligné qu'après la fermeture des secteurs, on se tourne vers d'autres secteurs comme l'espace famille. Par conséquent, la **vente de billets** doit être stoppée en même temps que cette mesure. L'attention est attirée sur le fait que des supporters pourraient tout de même se rendre sur place et commettre des émeutes à l'extérieur du stade.
- > **Les matches à huis clos** sont perçus comme une sanction sévère. Là aussi, il se peut que des supporters se déplacent malgré tout et fassent du grabuge devant le stade.
- > Les participants estiment qu'il est difficile de faire respecter **les directives concernant les déplacements**. Les supporters utilisent par exemple les trains réguliers comme solution de rechange et y font du grabuge.
- > Selon le groupe, les **interdictions de voyager pour des régions entières** sont juridiquement inadmissibles, inapplicables et non proportionnées.
- > **Les sanctions financières pour le club** n'affectent pas directement les supporters. Elles sont donc considérées comme une sanction plutôt légère.
- > **Le retrait de points** pour le club est considéré comme une sanction forte.
- > Plusieurs voix s'élèvent pour demander que les clubs soient davantage tenus pour responsables.

- > **Le travail d'intérêt général** (notamment en faveur du football) est proposé comme sanction. La mise en œuvre concrète n'apparaît toutefois pas clairement dans la discussion.
- > **L'interdiction des accessoires de supporters et des chorégraphies, l'interdiction de consommer de l'alcool, le débriefing opérationnel ou les avertissements** sont vécus comme des sanctions légères, qui sont également faciles à appliquer. Un groupe fait toutefois remarquer que ces sanctions n'augmenteraient guère la sécurité, car personne ne serait dissuadé de venir au stade malgré tout. De même, de telles mesures entraîneraient la contrebande et l'allumage de pyrotechnies dans le stade.
- > Le football souligne régulièrement la nécessité de la **prévention et du dialogue**. Il est intéressant de constater que dans le groupe A, les deux groupes d'intérêt s'accordent à dire que les moyens de prévention existants ne sont pas suffisamment utilisés et qu'ils se sont "érodés" au fil du temps.
- > Du côté du football et de l'une des deux parties prenantes ayant des connaissances particulières, les **punitions collectives** sont en principe considérées avec scepticisme. Il est fait référence aux contournements, à l'escalade et au déplacement des problèmes (centre-ville, 2e ligue). En outre, il faut s'attendre à des jeux de pouvoir entre les ultras et les autorités.
- > On critique le fait que l'on touche des innocents. Les violents sont peu nombreux. On craint que les supporters et les non-violents ne se solidarisent avec les violents en cas de sanctions jugées trop répressives ou injustes.
- > Du côté de la "police et des autorités", presque toutes les mesures de sanction ont été proposées.
- > Du côté du football, aucune sanction nouvelle ou privilégiée n'a été proposée suite à des demandes répétées. Au lieu de cela, l'importance de la prévention et du dialogue a toujours été soulignée.

### 2.2.2.2 Débordements devant se produire pour qu'une étape en cascade soit déclenchée

#### Résultat de l'outil en ligne

**Aide à la lecture du graphique :** Les participants ont été priés de répondre à 5 questions (une question pour chaque niveau en cascade) et de choisir les débordements qui doivent se produire pour déclencher le niveau en cascade correspondant. Le présent graphique résume les résultats de ces 5 questions. **Exemple de lecture :** 13 participants ont indiqué que "l'utilisation d'armes" devait se produire pour déclencher le niveau 5 de la cascade.



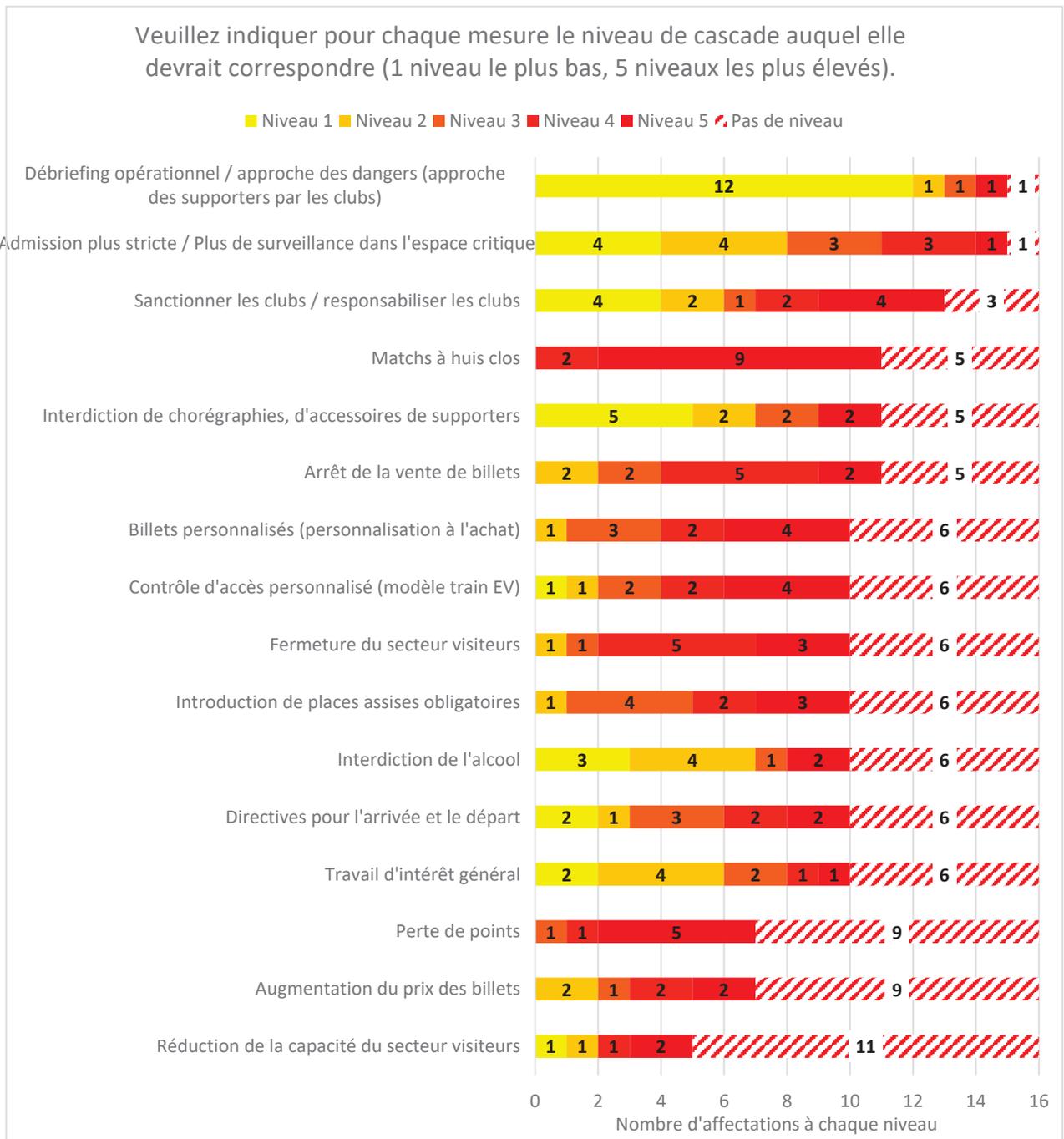
**Outil en ligne :**

- > L'évaluation n'est en principe pas uniforme, ce qui signifie que les participants ont des avis très divergents sur le niveau de cascade qui doit être déclenché par tel ou tel dépassement.
- > On peut toutefois retenir comme tendance que "l'utilisation d'armes" et "la violence contre des personnes non impliquées" doivent déclencher un niveau élevé de cascades.

### 2.2.2.3 Attribution des mesures aux niveaux en cascade

Résultat de l'outil en ligne :

**Remarque concernant le graphique :** Les participants ont été priés d'indiquer pour chaque mesure à quel niveau de cascade (1-5) la mesure devait correspondre. Les participants pouvaient également indiquer qu'une mesure ne devait correspondre à aucun niveau de cascade. Pour des raisons de place, la figure suivante ne fait pas de distinction entre les groupes d'intérêt. Les résultats ventilés par groupe d'intérêt sont présentés dans l'annexe. Annexe B : Analyses complémentaires des résultats de l'atelier peuvent être consultés.



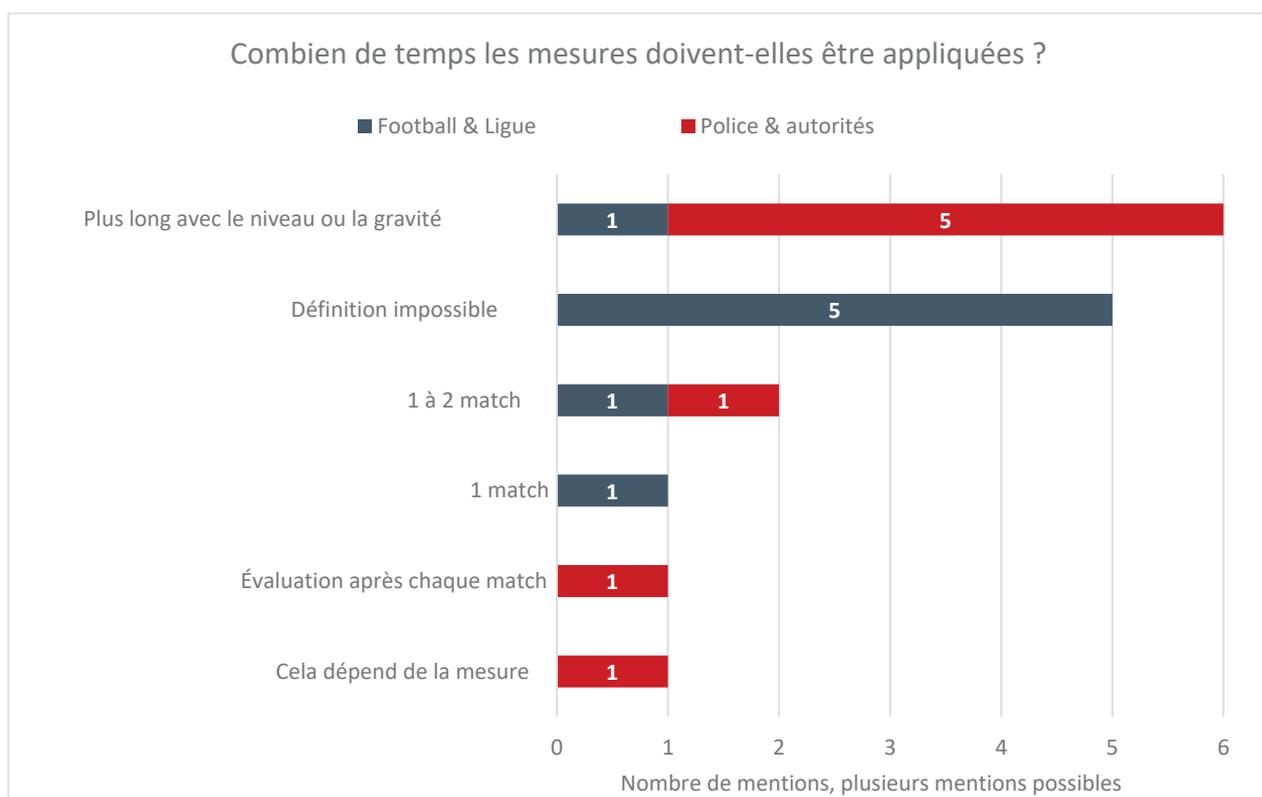
### Outil en ligne

- > La majorité des participants n'ont pas attribué de niveau à la "réduction de la capacité du secteur des visiteurs", à "l'augmentation du prix des billets" ou à "la perte de points".
- > Les deux groupes d'intérêt classent clairement le débriefing opérationnel/l'approche des dangers au premier niveau de la cascade.
- > Dans l'ensemble, peu de mesures ont été classées dans les niveaux 2 à 4. Il est donc difficile d'évaluer les résultats.
- > Un peu plus de la moitié des participants classent les jeux d'esprit au cinquième niveau de la cascade.

#### 2.2.2.4 Autres facteurs d'application des mesures

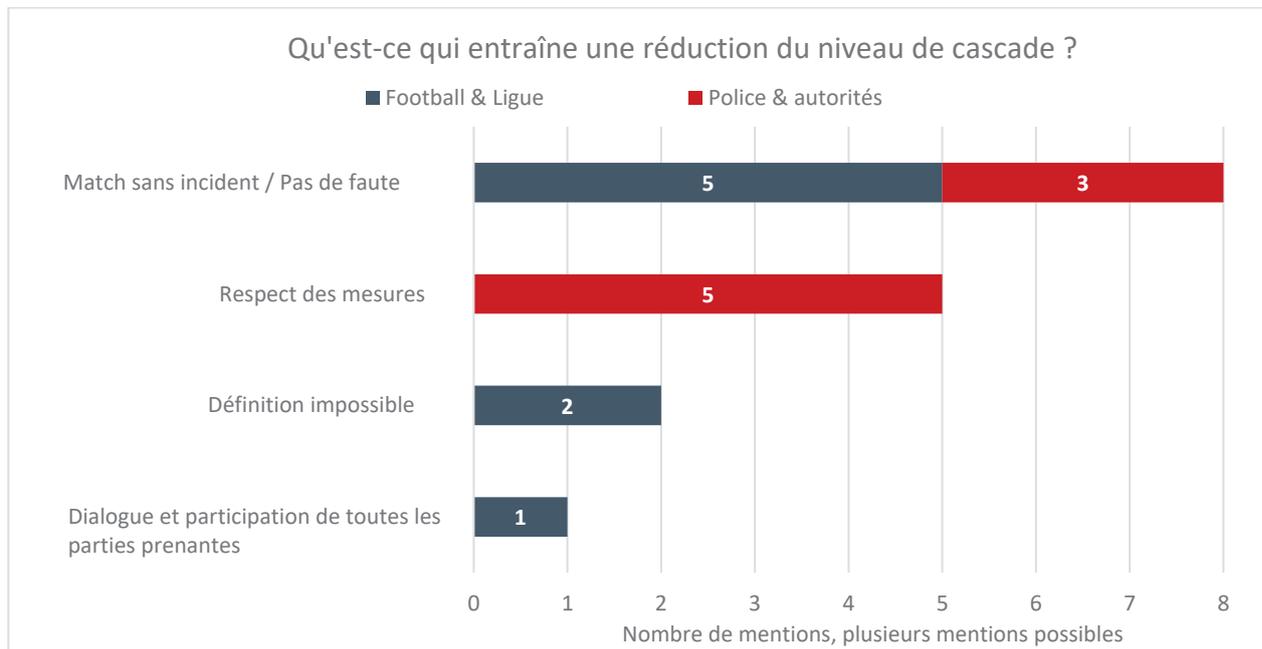
Les participants ont pu s'exprimer au moyen de réponses en texte libre sur les questions ci-dessous concernant l'application des mesures. Les réponses ont fait l'objet d'une analyse de contenu. Les résultats sont présentés ci-dessous.

#### Combien de temps les mesures doivent-elles être appliquées ?

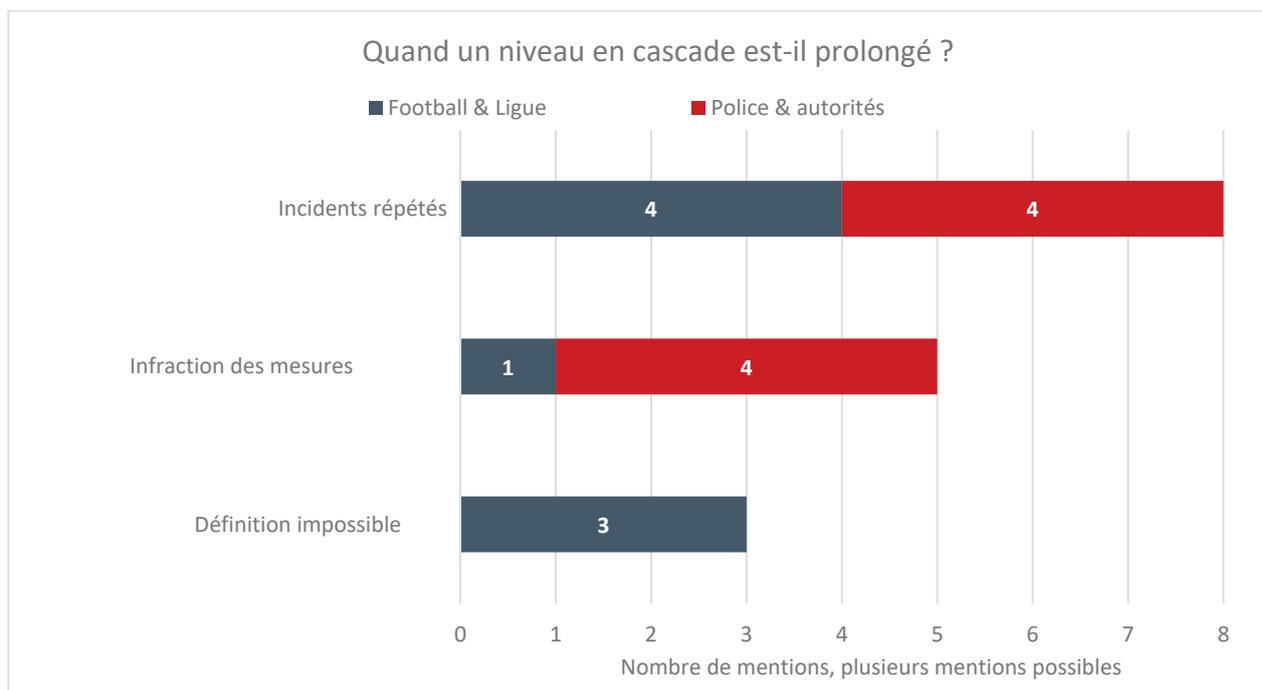


Le groupe "Police & autorités" souhaite que la durée des mesures soit proportionnelle à leur gravité. Du côté du football, il est difficile de se prononcer sur la durée. Il y a des votes pour une réaction immédiate et brève et d'autres pour une durée plus longue.

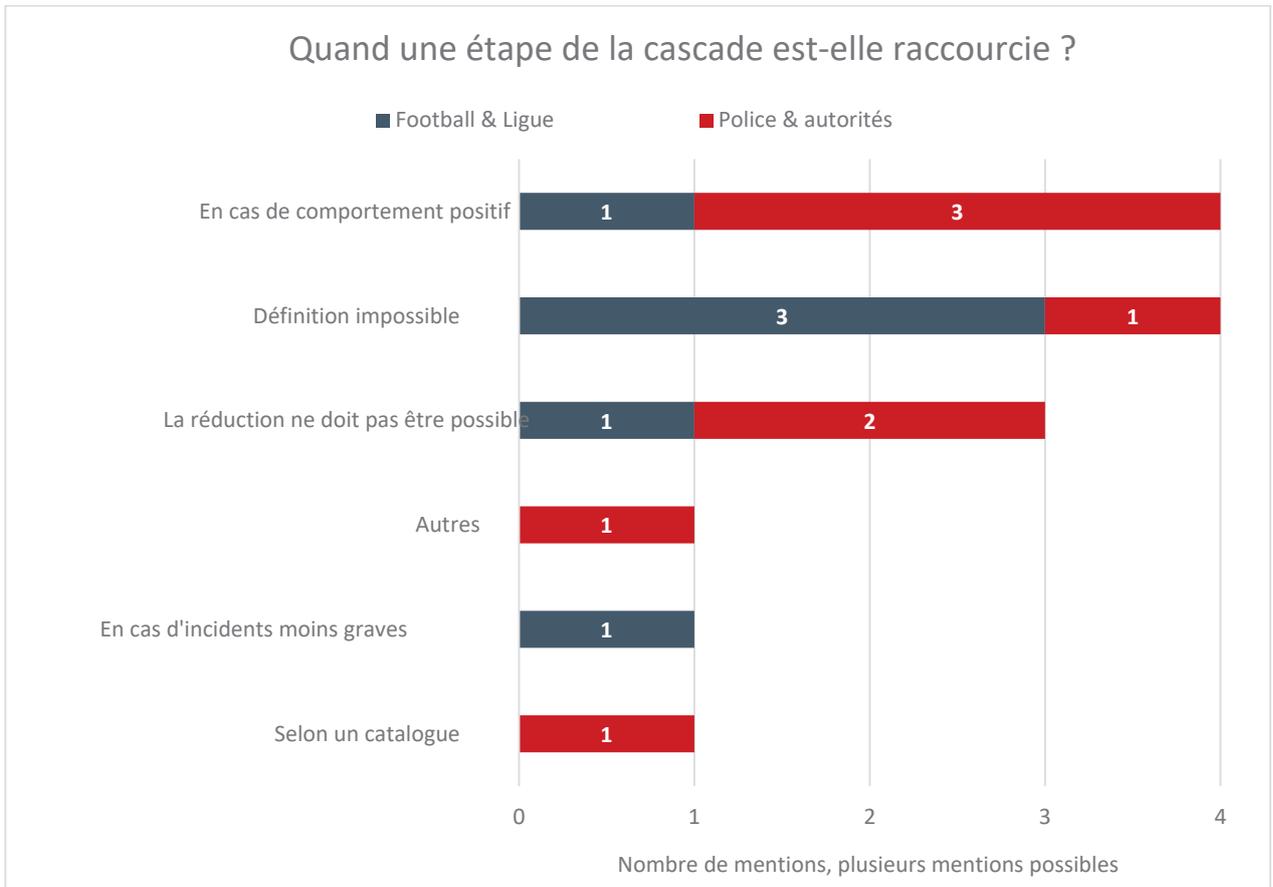
### Qu'est-ce qui entraîne une réduction du niveau de cascade ?



### Quand un niveau en cascade est-il prolongé ?



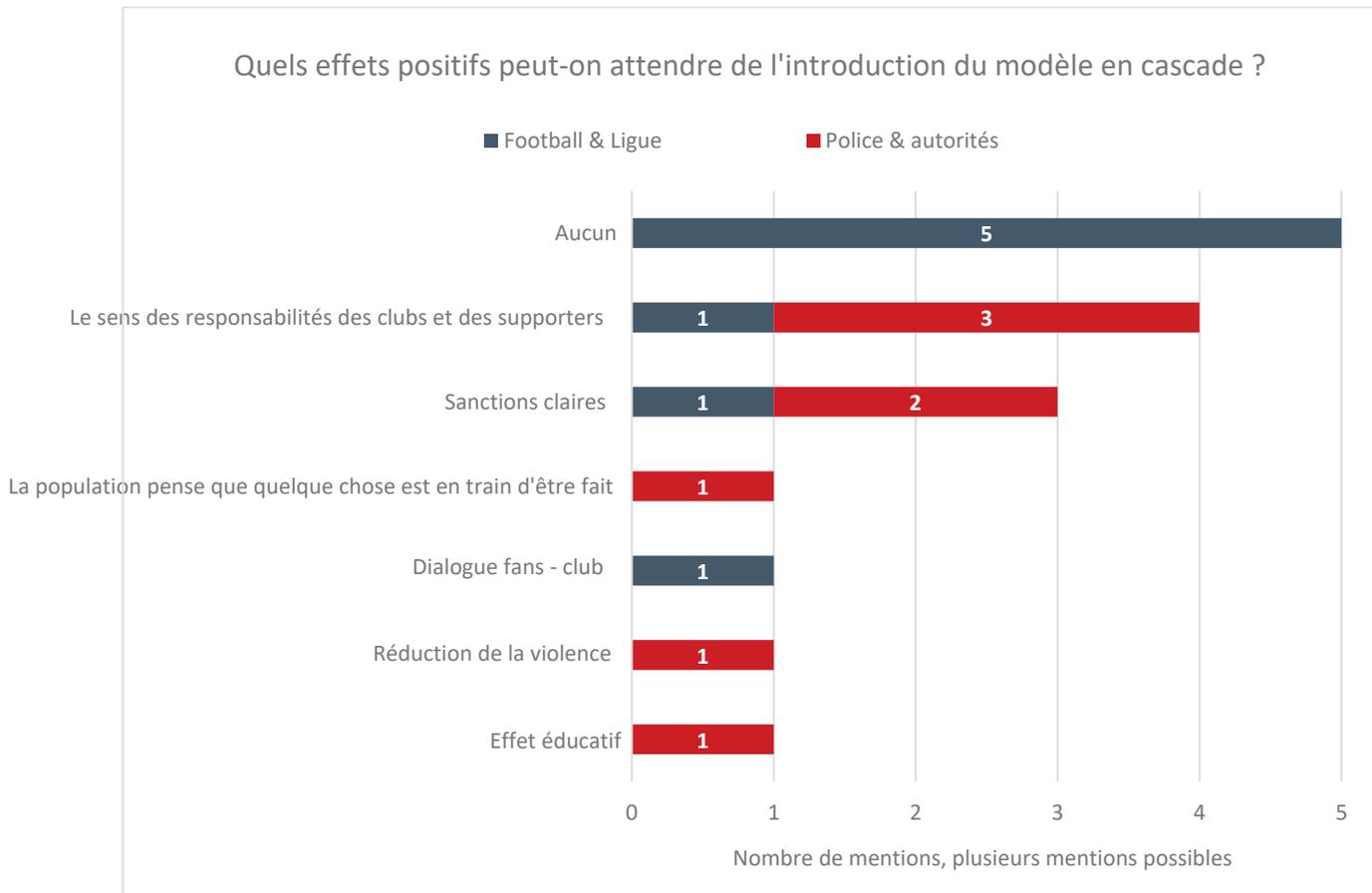
### Quand une étape de la cascade est-elle raccourcie ?



### 2.2.2.5 Effets attendus

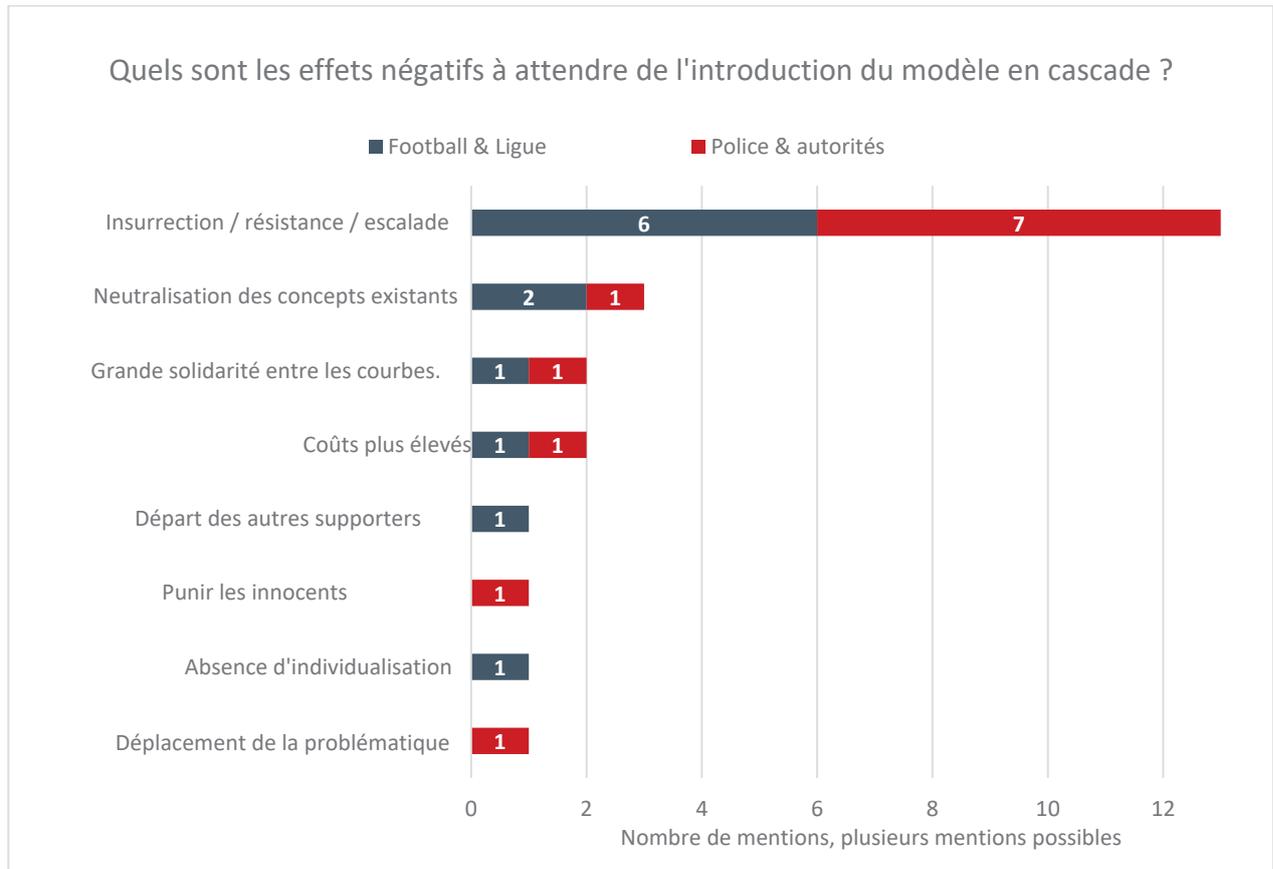
Les participants ont pu s'exprimer au moyen de réponses libres aux questions ci-dessous concernant les effets attendus de l'introduction du modèle en cascade. Les réponses ont fait l'objet d'une analyse de contenu. Les résultats sont présentés ci-dessous.

#### Quels effets positifs peut-on attendre de l'introduction du modèle en cascade ?



Il est frappant de constater que la majorité des membres du groupe "Football & Ligue" ne s'attend pas à des effets positifs. Les attentes du groupe "Police & autorités" sont nettement plus optimistes en ce qui concerne les effets positifs.

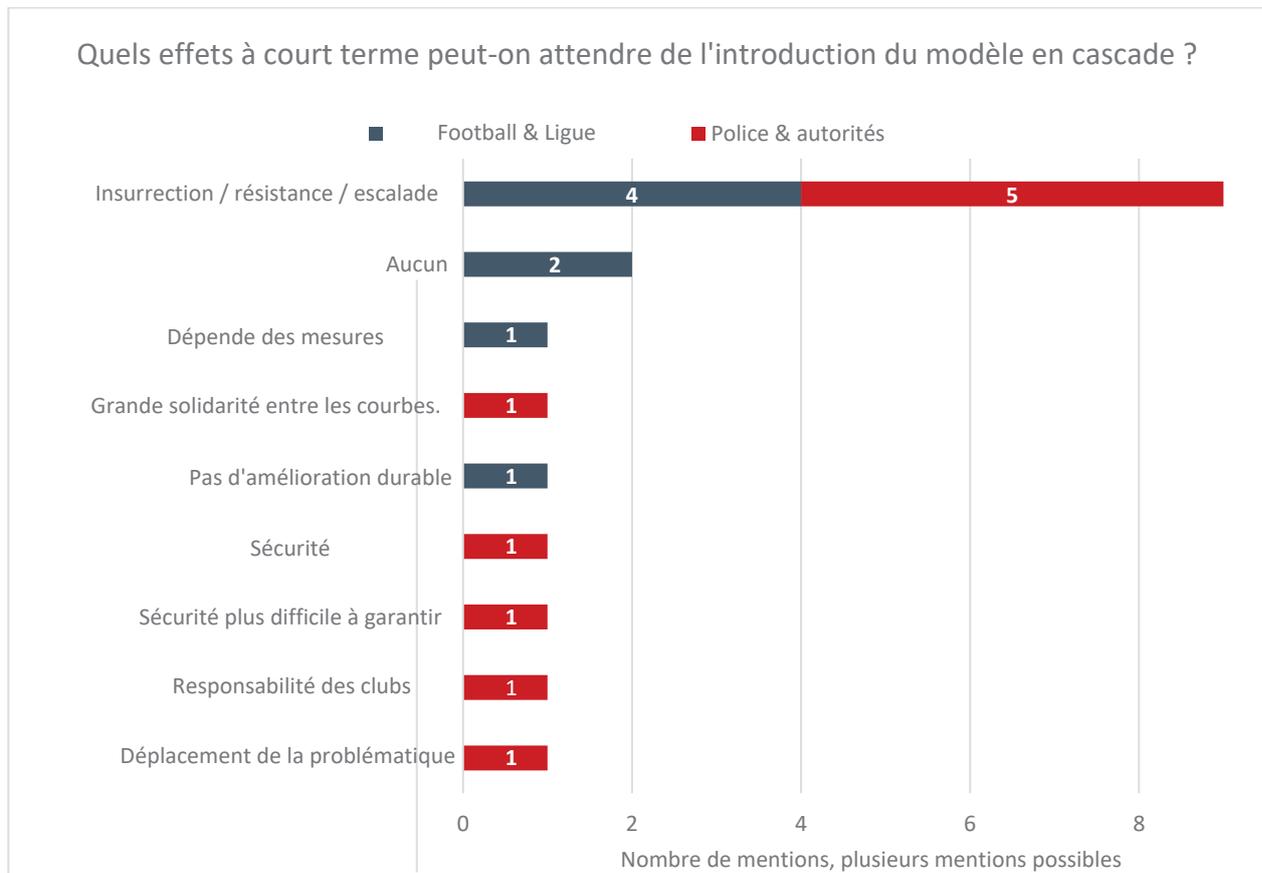
### Quels sont les effets négatifs à attendre de l'introduction du modèle en cascade ?



L'effet négatif le plus souvent attendu de l'introduction du modèle en cascade est de loin la révolte, la résistance et l'escalade. Les deux groupes font référence à cet effet. Voici des exemples de citations à ce sujet :

- > "Les camps de supporters s'opposeront à ces mesures et cela produira encore beaucoup d'autres débordements plus violents". (Football & Ligue)
- > "Au début, il pourrait y avoir un durcissement des fronts et une solidarité entre les milieux de supporters". (Police & Autorités)
- > "On torpille des mesures déjà existantes comme les secteurs réservés aux visiteurs / le good hosting / les voies d'accès organisées (trains spéciaux) et on déclenche une spirale négative et on favorise la radicalisation des supporters organisés. Les aspects positifs de la culture des supporters sont complètement méconnus et détruits. Chaque mesure nécessite des ressources. Les petits clubs, qui sont déjà confrontés à de grands défis, sont affaiblis au lieu d'être renforcés dans leur capacité à mettre en œuvre ou à respecter les directives et les règlements. L'effet des punitions collectives au sens d'une punition sociale censée modifier le comportement des supporters n'a pas, à mon avis, l'effet souhaité ou espéré". (Football & Ligue)
- > " Mécontentement des fans et tensions dans la période d'introduction des mesures / risque de déplacer le problème sécuritaire en fermant certaines tribunes de stade / pénalisation des fans se comportant correctement selon les mesures prises. " (Police & autorités)

### Quels effets à court terme peut-on attendre de l'introduction du modèle en cascade ?



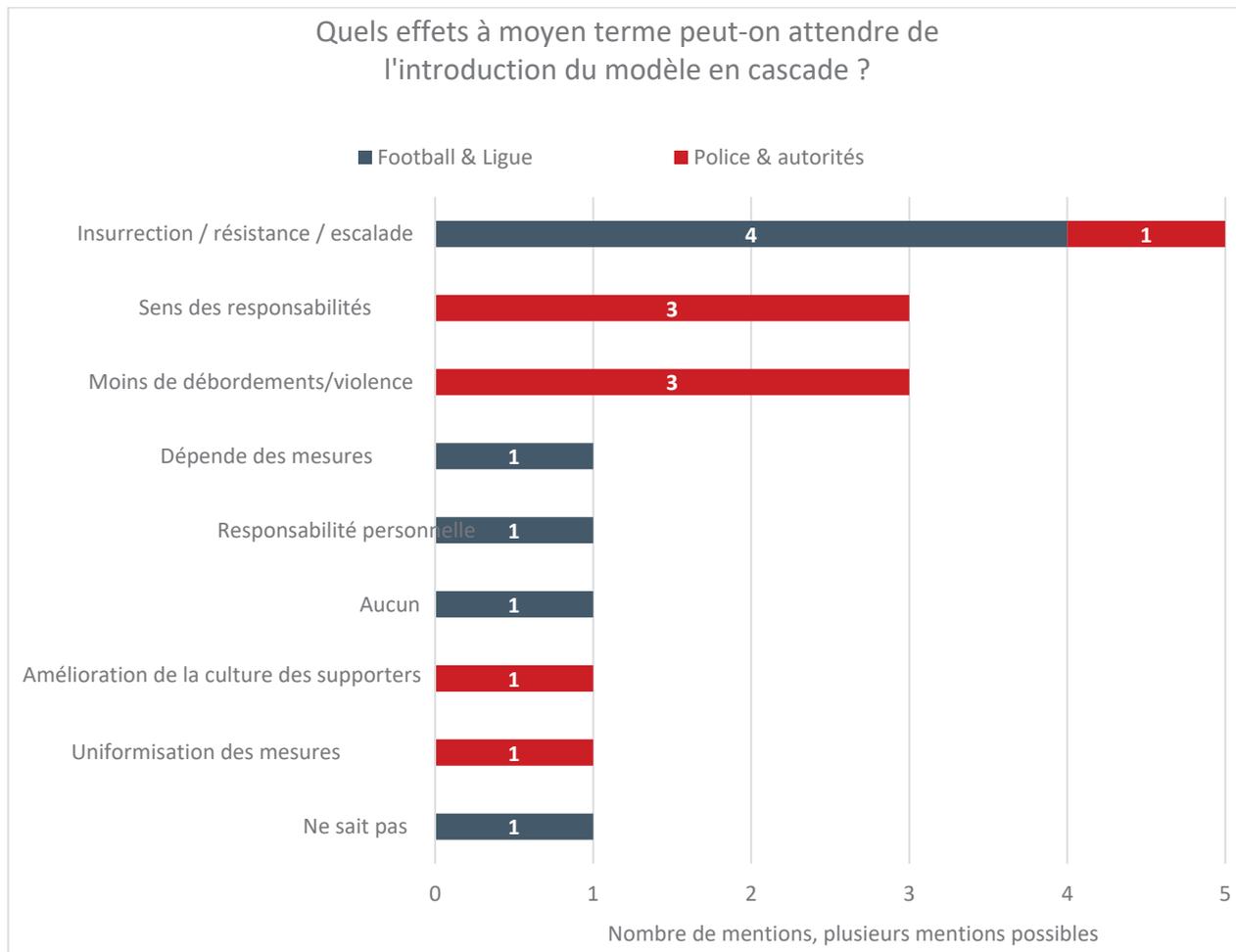
Du point de vue de "Football & Ligue", les effets à court terme sont majoritairement négatifs. Quelques participants du groupe "Police & autorités" partagent cette appréciation. Citations à titre d'illustration :

- > "Plus d'agressivité chez les ultras et encore plus de débordements". (Football & Ligue)
- > "Tension avec les groupes de fans ultras. Solidarisation entre eux pour s'opposer à ce système. Décalage des incidents sur les ligues inférieures ou junior. " (Police & Autorités)

Le groupe "Police & Autorités" croit toutefois aussi à des effets positifs à court terme

- > " Un retour de la sécurité dans les stades et instaurer un climat sécuritaire pour tout le public. " (Police & Autorités)
- > " Une responsabilisation des clubs. " (Police & Autorités)

**Quels effets à moyen terme peut-on attendre de l'introduction du modèle en cascade ?**



C'est également à moyen terme que les deux groupes s'attendent le plus souvent à une révolte / résistance / escalade.

- > "Radicalisation du football". (Football & Ligue)
- > "Violences organisées et protestations contre les responsables et contre la police". (Football & Ligue)
- > "A moyen terme, il faut s'attendre à des actions de protestation de la part des supporters. Il se peut aussi que les autorités aient des difficultés à appliquer les mesures de manière conséquente à long terme". (Police & Autorités)

Mais à moyen terme, des effets positifs sont également attendus dans les deux camps :

- > "Une harmonisation des mesures et une diminution des problèmes à l'intérieur et aux abords des stades" (Police & Autorités)
- > "Renforcer l'autoresponsabilité et l'autorégulation des virages ainsi qu'une plus grande responsabilisation des clubs, ce qui permettrait d'endiguer les incidents violents". (Police & Autorités)
- > "Changement de mentalité dans les clubs, plus de responsabilité de la part des virages et des membres de ces virages". (Football & Ligue)

Sur cette question également, les effets du modèle en cascade sont perçus plus positivement par les organes de sécurité que par les personnes issues du football.

### **2.2.3 Bloc thématique 3 : Tâches Compétences, responsabilités et introduction**

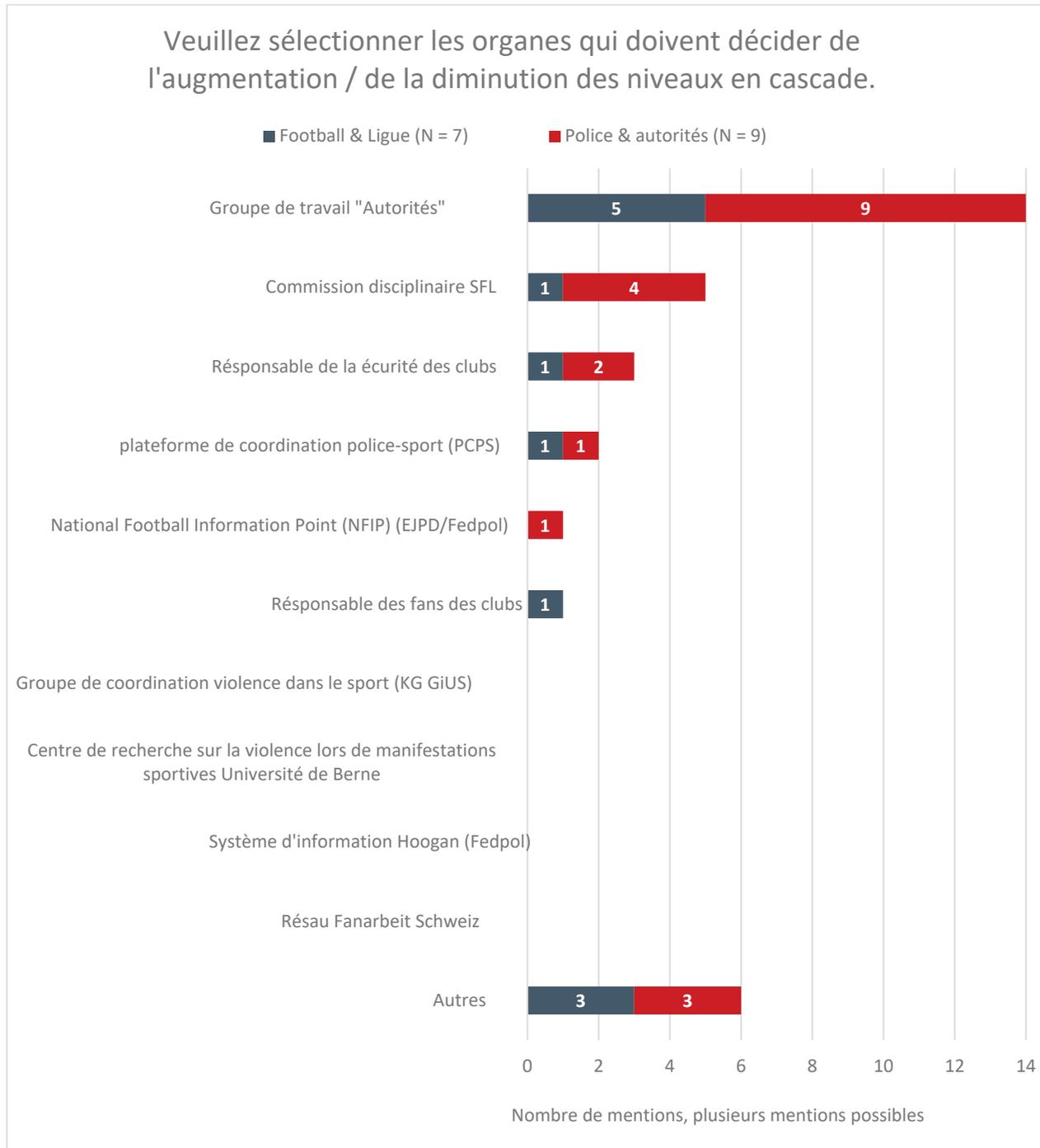
#### **Résultats de la discussion Groupe A :**

- > Dans le groupe A, il y a eu unanimité sur le fait que, pour des raisons juridiques, c'est le groupe de travail "Autorités compétentes en matière d'autorisations" qui doit prendre les décisions en dernier ressort. Tous les participants ont cependant approuvé la forte implication de la SFL dans les décisions. L'implication de la SFL est importante parce que la SFL peut faire le lien avec les clubs et donc, en fin de compte, avec les virages des supporters. Le groupe A était unanime sur le fait que les virages des supporters doivent être impliqués et consultés lors des décisions.
- > Lors de la discussion de groupe, les participants du groupe A ont élaboré une procédure idéale pour l'application du modèle en cascade, qui a fait l'objet d'un large consensus à la fin de la discussion. Les réflexions ont été intégrées dans la conception du processus d'application du modèle en cascade (voir chapitre 4.4).

#### **Résultats de la discussion Groupe B :**

- > La première étape consiste, selon le groupe B, à ce que le club et/ou l'autorité locale chargée de délivrer les autorisations considèrent un débordement comme grave, de sorte que le modèle en cascade doit être lancé (éventuellement par conférence téléphonique). Une option discutée est que le club concerné puisse proposer directement une sanction.
- > L'AG Autorité d'autorisation examine alors le cas et ordonne une étape en cascade associée à des mesures.
- > La mise en œuvre de la sanction est assurée par l'autorité locale chargée de l'octroi des subventions.
- > L'implication du club est également assurée par l'autorité locale chargée de l'octroi des autorisations.
- > Selon le groupe B, l'un des défis est de savoir quand la sanction doit être appliquée. Lors du prochain match, des équipes non impliquées seront sanctionnées et d'autres autorités d'autorisation seront concernées et devront supporter le tout. Du point de vue de la police, une sanction lors de la prochaine rencontre peut être trop tardive. Une décision rapide est donc nécessaire.
- > La communication est importante. Il faut éviter toute ambiguïté.
- > Du côté de la police, la mise en œuvre pratique n'est pas encore claire. Il faudrait déterminer s'il s'agit de recommandations ou de règles contraignantes (cf. concordat).

### Résultats de l'enquête en ligne



#### Outil en ligne :

- > Mentions sous "autres" : 2x club, 2x autorités locales/cantoniales chargées de délivrer les autorisations, 1x SFL, 1x commentaire non pertinent.
- > Les deux groupes d'intérêt *sont majoritairement d'accord pour que* le "groupe de travail des autorités chargées de délivrer les autorisations" soit l'instance décisive.
- > Il est intéressant de noter que l'implication de la "Commission disciplinaire de la SFL" est majoritairement approuvée par le groupe d'intérêt "Police & autorités chargées de délivrer les autorisations".

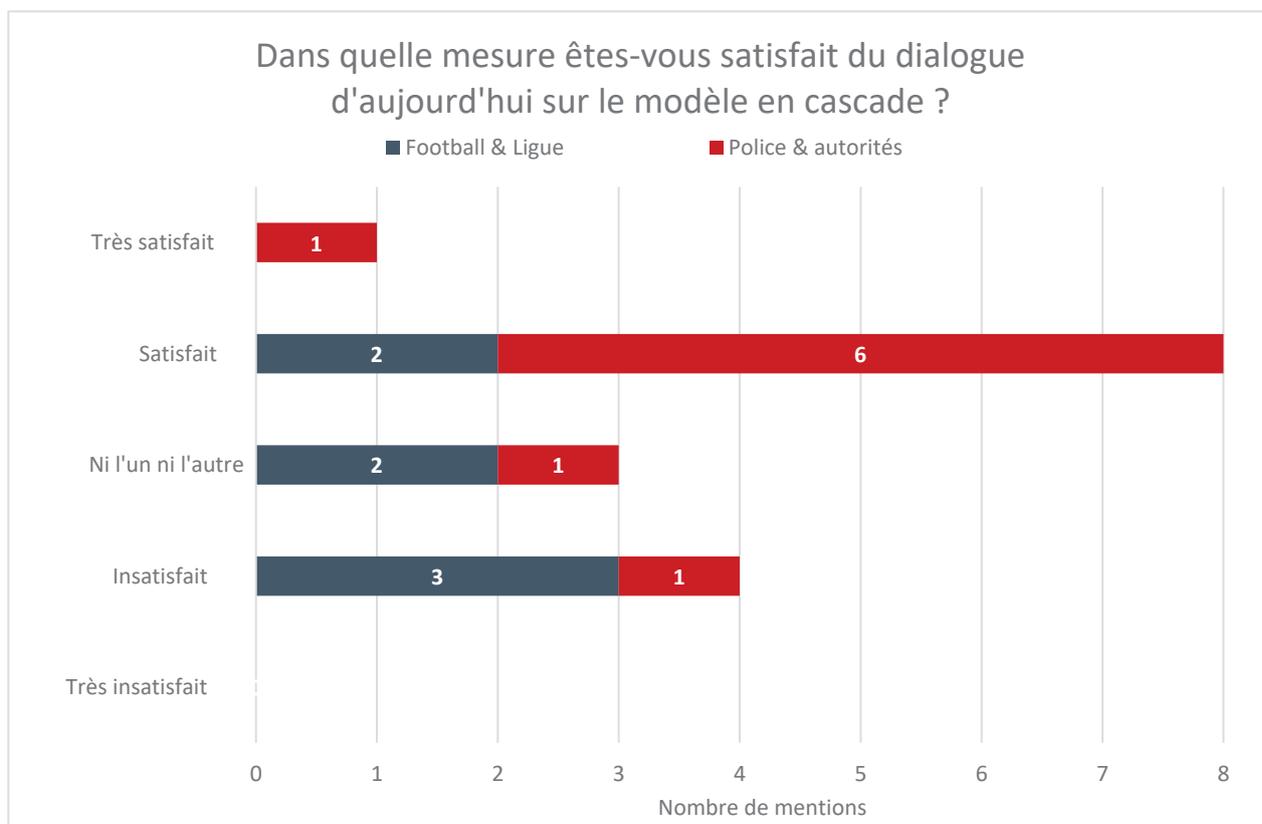
### 2.2.3.1 Principales conclusions de ce bloc thématique

En ce qui concerne le processus d'application du modèle en cascade, les principales conclusions suivantes peuvent être retenues à l'issue de l'atelier :

- > Les clubs et les autorités locales chargées de délivrer les autorisations sont toujours les premiers à être confrontés à la situation. Ces deux parties prenantes sont également impliquées dans la mise en œuvre des mesures.
- > Les groupes d'intérêt s'accordent à dire que c'est au "groupe de travail autorité d'autorisation" de décider en dernier ressort s'il convient d'augmenter ou d'abaisser les niveaux en cascade. La participation de la SFL a été proposée par les participants à l'atelier et saluée aussi bien par "Police & Autorités" que par "Football & Ligue". Une forte implication de la SFL s'impose également dans la perspective du modèle en cascade proposé (cf. chapitre "Les cascades"). 4.2), car au niveau 1 de la cascade, les réglementations et les possibilités de sanction existantes de la SFL peuvent être utilisées.
- > Les groupes d'intérêt s'accordent à dire qu'avant de prendre une décision, tous les groupes d'intérêt doivent être consultés et impliqués dans la mesure du possible.

### 2.2.4 Conclusion de l'atelier

Dans l'ensemble, les auteurs estiment que le dialogue s'est déroulé de manière constructive. Cela ressort également de la question finale sur la satisfaction du dialogue. La plupart des personnes interrogées ont indiqué qu'elles étaient satisfaites du dialogue. Dans l'ensemble, les représentants de "Police & Autorités" étaient un peu plus satisfaits du dialogue que ceux de "Football & Ligue".



Les résultats montrent que les camps sont assez unanimes lorsqu'il s'agit d'évaluer le degré de gravité des débordements. Ils sont également d'accord sur les types de débordements à sanctionner. Il y a également un large consensus sur la gravité des sanctions.

Il convient de noter que le groupe d'intérêt "Football & Ligue" rejette souvent par principe l'application de mesures de sanction et ne comprend pas, en particulier, les mesures qui ne touchent pas directement les responsables. L'une des principales conclusions de l'atelier dans ce contexte est donc que les deux groupes d'intérêt craignent que des mesures puissent déclencher une escalade dont les risques sont difficiles à évaluer au préalable. Concrètement, les participants à l'atelier ont craint la révolte, la résistance et l'escalade en réaction à une éventuelle introduction du modèle en cascade.

### **2.2.5 Élaboration du projet de modèle en cascade**

Sur la base des résultats détaillés de l'atelier, un projet de modèle en cascade a été élaboré en collaboration avec la SFL et la CCPCS, qui tient compte des différentes perspectives des parties prenantes. De même, sur la base des résultats de l'atelier, il a été possible d'élaborer un processus qui définit clairement la procédure d'application du modèle en cascade en cas de débordements de supporters.

Pour des raisons de place et de clarté, tant le projet de modèle en cascade que le projet de processus d'application du modèle ne sont pas présentés ici, mais en Annexe C : Modifications suite à la consultation sont présentées. Afin de faciliter le processus de consultation (cf. chapitre 3 ci-dessous) est présenté de manière transparente dans Annexe C : Modifications suite à la consultation les modifications apportées suite à la consultation sont également documentées. Le modèle révisé est présenté au chapitre 4 présente le modèle.

## 3 Consultation sur le modèle en cascade

### 3.1 Procédure

Comme indiqué au début (chapitre 1.3), le modèle en cascade élaboré sur la base des résultats de l'"atelier sur le modèle en cascade" a été soumis à une large consultation. Tant la consultation publique que la consultation des parties prenantes ont eu lieu du 20 septembre au 4 octobre 2023 par le biais d'une enquête en ligne bilingue (DE/FR). L'appel à la consultation publique a été lancé sur le site web ainsi que sur les canaux de médias sociaux de la SFL. L'invitation des parties prenantes à la consultation des parties prenantes a été envoyée par e-mail à leurs parties prenantes respectives après une information préalable correspondante de la SFL et de la Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse (CCPCS). Deux rappels ont également été envoyés aux parties prenantes pendant la période de consultation. En outre, différents médias ont rendu compte du modèle et de la consultation et ont parfois partagé le lien vers l'enquête publique<sup>2</sup>.

### 3.2 Questionnaire

Lors de l'enquête, après avoir donné des informations introductives sur la consultation, le projet de modèle en cascade a été montré aux participants. Il a été expliqué dans quelles circonstances le modèle devait être utilisé, mais aussi dans quelles circonstances il n'était pas prévu de l'utiliser (par exemple, pas pour les actes commis par des délinquants isolés). Les participants ont pu décider s'ils souhaitaient remplir une version détaillée ou une version plus courte du questionnaire. Alors que la version détaillée du questionnaire permettait de faire un commentaire pour chaque niveau de la cascade ainsi qu'une évaluation de la sévérité des mesures<sup>3</sup>, la version plus courte du questionnaire permettait uniquement d'évaluer la sévérité des mesures de l'ensemble du modèle. Dans les deux versions, il était en outre demandé aux participants d'estimer si le modèle en cascade permettrait de réduire l'apparition de débordements de supporters à court et moyen terme<sup>4</sup>. Les participants ont également été invités à proposer des mesures alternatives qui pourraient être utilisées dans le modèle en cascade.

En plus des questions sur l'évaluation du modèle en cascade, les participants à la consultation des parties prenantes ont pu indiquer s'ils étaient favorables au processus proposé pour l'application du modèle en cascade. Les parties prenantes qui n'étaient pas favorables au processus d'application ont été priées de justifier leur réponse. Les participants à la consultation publique ont indiqué s'ils étaient des fans de football (oui/non). Les participants qui ont répondu "oui" à cette question ont également été interrogés sur le fait de savoir s'ils assistaient habituellement aux matches de football dans le virage debout (oui/non). Ces deux questions ont permis de créer les catégories de parties prenantes "Pas de fan de football" (fan de football = non), "Fan général" (fan de football = oui, ultra = non) et "ultra" (fan de football = oui, ultra = oui). Afin d'obtenir une image plus précise des supporters généraux et des ultras, il leur a également été demandé s'ils appartenaient à un groupe de supporters et à quelle fréquence ils assistaient aux matches à domicile et à l'extérieur.

<sup>2</sup> <https://www.srf.ch/sport/fussball/super-league/feedback-erwuenscht-stufen-plan-soll-fangewalt-in-schweizer-stadien-eindaemmen>

<sup>3</sup> Évaluation de la sévérité des mesures sur l'échelle suivante :

1=trop doux, 2=un peu trop doux, 3=exactement correct, 4=un peu trop sévère, 5=trop sévère.

<sup>4</sup> Évaluation sur l'échelle suivante :

1=pas d'accord, 2=plutôt pas d'accord, 3=en partie d'accord, 4=plutôt d'accord, 5=d'accord.

### 3.2.1 Taux de réponse et échantillon interrogé

#### 3.2.1.1 Échantillon total

Au 4 octobre 2023, 2049 personnes au total avaient participé à la consultation. Le tableau ci-dessous présente les réponses par groupe de parties prenantes.

Groupe de parties prenantes	Nombre de participants (n)	Taux de réponse en
Pas un fan de foot	106	-
Fan général	825	-
Fan organisé (ultra)	1040	-
Parties prenantes Police & autorités <sup>5</sup>	32	66.6
Parties prenantes Football & Ligue <sup>6</sup>	44	48.8
Parties prenantes Autres <sup>6</sup>	2	100.0
<b>TOTAL</b>	<b>2049</b>	<b>-</b>

#### 3.2.1.2 Nombre de fans participants

##### Supporters généraux et supporters ultra répartis selon leur appartenance à un groupe

Appartenance à un groupe de supporters	Fan général (n)	Ultra (n)
Oui, je fais partie d'un groupe de supporters non officiel	24	135
Oui, je fais partie d'un groupe de supporters officiel	19	155
Non, je ne fais partie d'aucun groupe de supporters	782	750

##### Supporters généraux et supporters ultra, répartis selon le nombre de matches à domicile auxquels ils ont assisté

Nombre de matches à domicile visités par saison	Fan général (n)	Ultra (n)
(Presque) tous les matches à domicile	310	725
Plus de la moitié des matches à domicile	93	136
5 à 9 fois par saison	116	108
1 à 4 fois par saison	249	69
Jamais	<b>57</b>	<b>2</b>

##### Supporters généraux et supporters ultra répartis selon le nombre de matches à l'extérieur auxquels ils ont assisté

Nombre de matches à l'extérieur visités par saison	Fan général (n)	Ultra (n)
(Presque) tous les matches à l'extérieur	26	245
Plus de la moitié des matches à l'extérieur	29	141
5 à 9 fois par saison	75	217
1 à 4 fois par saison	372	354
Jamais	323	83

<sup>5</sup> Afin de s'assurer qu'il n'est pas possible de tirer des conclusions sur des participants individuels, les groupes "Stakeholder Police & Autorités" et "Stakeholder Football & Ligue" ne sont pas ventilés davantage.

<sup>6</sup> Il s'agit de deux parties prenantes qui ne peuvent être classées ni dans le groupe "Police & autorités", ni dans le groupe "Football & ligue". Comme la présentation des résultats de ces parties prenantes en tant que groupe séparé permettrait de tirer des conclusions sur les personnes, ces deux personnes ont été exclues des analyses pour l'évaluation des mesures dans le présent rapport.

### **3.3 Résultats**

#### **3.3.1 Evaluation des résultats**

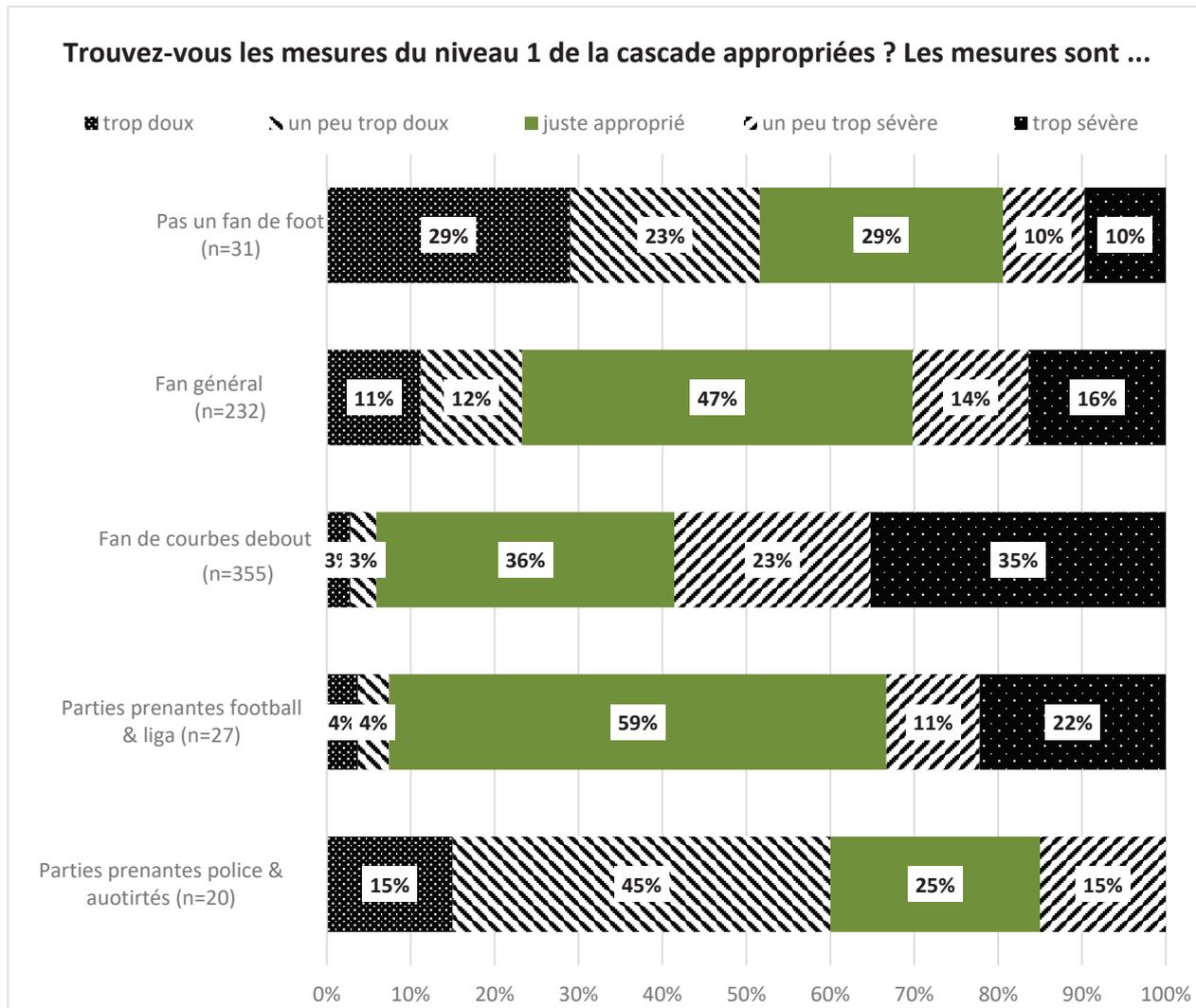
L'évaluation des questions relatives à l'appréciation de la rigueur des mesures est présentée pour chaque niveau de cascade ainsi que pour l'ensemble du modèle, ventilée par groupe de parties prenantes. Les réponses en texte libre concernant les niveaux en cascade, les mesures alternatives ainsi que l'optimisation du processus d'application du modèle en cascade ont été analysées en termes de contenu et classées par catégories. Des citations sont données pour illustrer les catégories.

Les résultats des participants qui ont rempli la version détaillée du questionnaire sont présentés en premier lieu (chapitre 3.3.2 à 3.3.6). La présentation se fait pour chaque niveau de cascade. Les questions qui concernent l'ensemble du modèle en cascade et auxquelles tous les participants ont répondu sont ensuite présentées (chapitre 3.3.7). Viennent ensuite les résultats concernant les mesures alternatives (chapitre 3.3.8) ainsi que sur le processus d'application du modèle en cascade (chapitre 3.3.9). Une sélection de commentaires finaux au chapitre 3.3.10 illustrent les points de vue des groupes de parties prenantes. Les principaux enseignements tirés de la consultation sont présentés au chapitre 3.3.11 sont présentées.

### 3.3.2 Niveau en cascade 1

#### 3.3.2.1 Évaluation des mesures

**Aide à la lecture du graphique :** Il convient de noter qu'il s'agit d'une échelle bipolaire. La part des personnes qui considèrent la sévérité comme juste est surlignée en vert. La part des personnes qui considèrent les mesures comme un peu trop douces ou un peu trop sévères est hachurée. La part des personnes qui considèrent les mesures comme trop douces ou trop sévères est représentée en pointillés selon le pôle.



### 3.3.2.2 Commentaires ouverts

Le tableau suivant contient les commentaires sur le niveau 1 de la cascade qui ont été évalués et catégorisés dans le cadre de l'analyse de contenu. Les catégories et les fréquences sont d'abord présentées. Ensuite, les catégories les plus importantes sont illustrées par des exemples de citations (non éditées).

Catégorie	Nombre de mentions
Déclencheur trop peu défini	80
L'allumage de la pyrotechnie n'est pas dangereux, il fait partie de la culture des supporters	30
Autre	25
Proposition de mesure plus légère/plus sévère/autre	24
Le dialogue est important en soi	17
Durée de la mesure trop longue	14
Critique de la punition collective	13
Doutes sur la faisabilité	11
Absence de proportionnalité	7
Les mesures sont utiles	7
Le fancoaching n'a pas d'influence	5
Un gaspillage de ressources inutile	4
Proposition d'autres/d'autres déclencheurs	1
<b>TOTAL</b>	<b>238</b>

#### Exemples de citations (non éditées) :

- > Concernant le déclenchement de la mesure :
  - Déclencheurs trop peu définis (80 mentions)
    - "Définir clairement quand il y a "mise en danger de personnes" est important. Dans le cas d'un simple allumage de pétards, de feux d'artifice sans mise en danger effective, c'est un peu trop strict".
    - "Le problème est que les "dommages matériels graves" ne sont pas clairs et que les supporters et les clubs sont soumis à un arbitraire total".
  - L'allumage de la pyrotechnie n'est pas dangereux, il fait partie de la culture des supporters (30 réponses)
    - " Sans les pétards et les fumigènes le pied n'est plus du pied "
    - "Le dialogue doit être recherché le plus tôt possible. Mais il doit aussi y avoir de la compréhension de la part de la CCJP/SFL en ce qui concerne l'allumage contrôlé de la pyrotechnie, par exemple en ce qui concerne les chorégraphies".
- > Les mesures concernant :
  - Durée de la mesure trop longue (14 réponses)
    - "1 match + 3 avec sursis suffisent"
  - Critique de la punition collective (cité 13 fois)
    - "Les "supporters" ne sont pas des sujets de droit. Et le "club" n'a généralement rien fait d'illégal. Punir les "supporters" et le "club" pour les actes d'individus est contraire à la Constitution fédérale

(articles 5, 8, 9, 23 et 35), aux droits de l'homme, à l'État de droit et, au niveau du football (ligue), c'est une distorsion de la concurrence (entre autres un avantage pour les clubs de régions rurales ou avec peu de supporters, qui n'ont jamais ce genre de problèmes)".

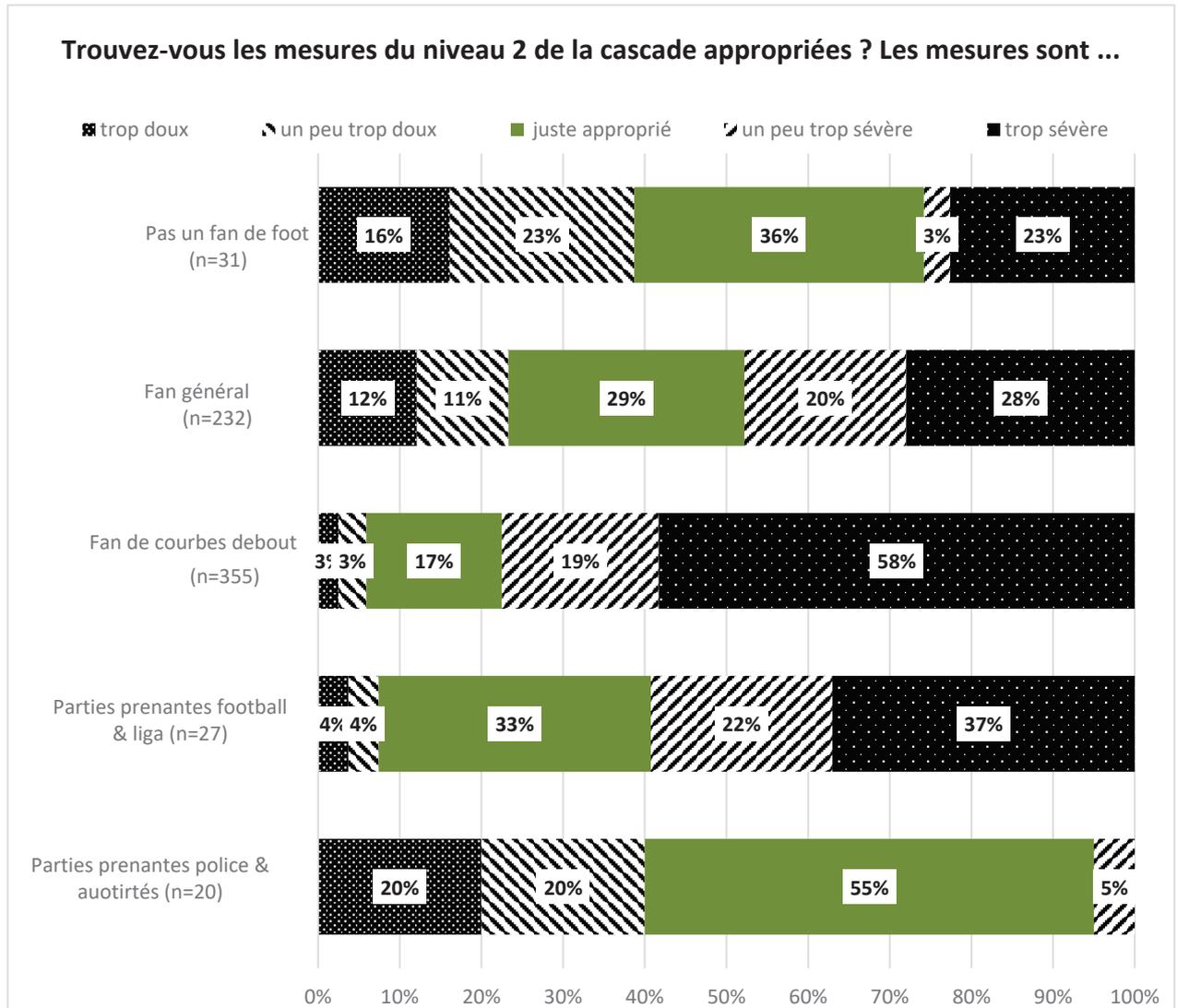
- Doutes sur la faisabilité (11 réponses)
  - "Il est illusoire de croire que les personnes qui se rencontreront pour dialoguer avec les autorités seront celles qui auront également l'énergie (criminelle) d'introduire et d'allumer des pétards. La concertation avec d'éventuels représentants des supporters ne mène à rien, car ceux-ci n'ont aucun moyen d'action sur le reste des visiteurs du virage des supporters".
- > Autres domaines thématiques :
  - Autres (25 réponses)
    - "Vous n'aurez plus de spectateurs"
  - Proposition de mesure moins sévère/plus sévère/autre (24 réponses)
    - "Appliquer la reconnaissance faciale dès le niveau 1"
  - Le dialogue est important en soi (17 réponses)
    - " Il est très bien que l'accent soit mis sur le dialogue et la prévention, c'est le meilleur moyen de lutter contre les violences. "

**Principales conclusions :**

- > Certains craignent que l'on ne définisse pas assez clairement ce qui déclenche le niveau 1 de la cascade.
- > L'allumage de pyrotechnie est considéré par beaucoup comme inoffensif et faisant partie de la culture des supporters.
- > Outre de nombreux commentaires sur d'autres domaines thématiques et des propositions de mesures plus douces/sévères/différentes, l'importance du dialogue est soulignée.

### 3.3.3 Niveau de cascade 2

#### 3.3.3.1 Évaluation des mesures



### 3.3.3.2 Commentaires ouverts

Le tableau suivant contient les commentaires sur le niveau 2 de la cascade qui ont été évalués et catégorisés dans le cadre de l'analyse de contenu. Les catégories et les fréquences sont d'abord présentées. Ensuite, les catégories les plus importantes sont illustrées par des exemples de citations (non éditées).

Catégorie	Nombre de mentions
Doutes concernant la protection des données / admissibilité juridique de la reconnaissance faciale	76
Déclencheur trop peu défini	43
Proposition de mesure plus légère/plus sévère/autre	39
Critique de la punition collective	33
L'impact est remis en question	30
Pas de proportionnalité	20
Doutes sur la faisabilité	16
Autre	10
Un gaspillage de ressources inutile	6
Les mesures sont utiles	5
Durée trop courte	2
L'allumage de la pyrotechnie n'est pas dangereux, il fait partie de la culture des supporters	2
Durée trop longue	1
Risque d'actions sous fausse bannière	1
<b>TOTAL</b>	<b>284</b>

#### Exemples de citations (non éditées) :

- > Concernant le déclenchement de la mesure :
  - Déclencheurs trop peu définis (43 mentions)
    - "Ici aussi, la classification des dommages matériels doit être clairement visible, sinon, selon la situation et l'évaluation, on peut parler d'arbitraire".
    - "La différence entre les dommages matériels graves et les dommages matériels particulièrement graves doit être différenciée. Les dommages matériels ne sont-ils valables que dans le stade ou également sur le trajet, par exemple dans le train spécial ou entre la gare et le stade ? Cela devrait être le cas".
- > Les mesures concernant :
  - Doutes concernant la protection des données / recevabilité juridique de la reconnaissance faciale (76 mentions).
    - "La reconnaissance faciale automatique est un "no-go" ! Si elle est effectuée par une personne à l'écran, ça va. Automatisée, je la redoute, car elle pourrait être introduite dans d'autres domaines de la vie publique. Le stade pourrait être une porte d'entrée. En outre, cela a pour conséquence que les hooligans se masquent tout simplement. Aujourd'hui déjà, les Ouïghours, par exemple, ont peur de montrer leur visage lors d'une manifestation à Berne".
  - Critique de la punition collective (33 réponses)

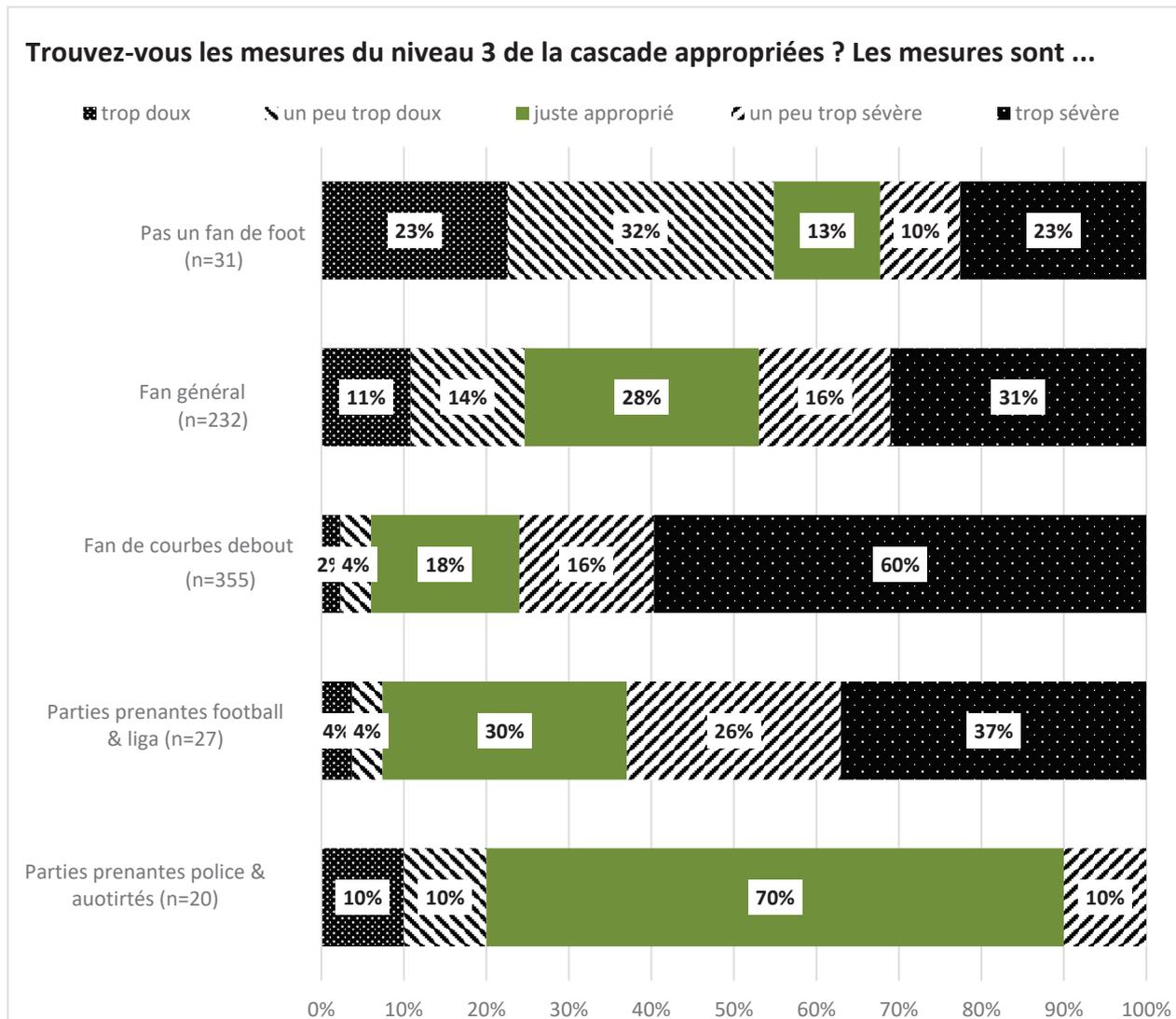
- "Les punitions collectives ont pour conséquence que des personnes n'ayant pas commis de faute doivent supporter les conséquences des actes des autres. La problématique n'est pas résolue, mais déplacée/distribuée. Il faut renforcer les activités de travail social afin de pouvoir déterminer les raisons de la mauvaise conduite et, en conséquence, les interventions individuelles".
- absence de proportionnalité (cité 20 fois)
  - "Une surveillance vidéo de tous les supporters uniquement en raison d'allumages répétés de pyros ou de pétards est clairement disproportionnée. En outre, l'allumage de pyros et de pétards ne constitue pas un "débordement"
- L'impact est remis en question (30 réponses)
  - "Quels sont les avantages escomptés d'un renforcement de la vidéosurveillance à l'entrée des stades ?"
- Doutes sur la faisabilité (16 mentions).
  - "La mise en œuvre de la reconnaissance faciale devrait être difficile (sur le plan juridique, financier et concret), mais il faut s'y efforcer".
- > Autres domaines thématiques :
  - proposition de mesure moins sévère/plus sévère/autre (39 mentions).
    - "Les jets de pyrotechnie doivent avoir une conséquence directe (arrêt du match)"

**Principales conclusions :**

- > De forts doutes sont exprimés quant à la légalité de la reconnaissance faciale automatisée.
- > Cette étape en cascade suscite également des inquiétudes quant au fait que ce qui déclenche l'étape en cascade n'est pas assez clairement défini.
- > Outre des propositions de mesures plus douces/plus sévères/autres, le caractère collectif de la peine est critiqué et son effet remis en question.

### 3.3.4 Niveau de cascade 3

#### 3.3.4.1 Évaluation des mesures



### 3.3.4.2 Commentaires ouverts

Le tableau suivant contient les commentaires évalués et classés par catégorie pour le niveau 3 de la cascade. Les catégories et les fréquences sont d'abord présentées. Ensuite, les catégories les plus importantes sont illustrées par des exemples de citations (non éditées).

Catégorie	Nombre de mentions
Critique de la punition collective	133
L'impact est remis en question	43
Déclencheur trop peu défini	41
Proposition de mesure plus légère/plus sévère/autre	34
Doutes sur la faisabilité	12
Autre	12
Critique de la durée de la mesure	8
Pas de proportionnalité	7
Les mesures sont utiles	7
L'allumage de la pyrotechnie n'est pas dangereux, il fait partie de la culture des supporters	5
La police, une menace	4
Doutes quant à l'admissibilité juridique	4
Durée trop courte	3
Un gaspillage de ressources inutile	2
<b>TOTAL</b>	<b>315</b>

#### Exemples de citations (non éditées) :

- > Concernant le déclenchement de la mesure :
  - Déclencheurs trop peu définis (41 mentions).
    - "Les déclencheurs ne sont pas clairement formulés, il y a une trop grande marge d'interprétation (par exemple "conséquence de la blessure", celle-ci doit atteindre une certaine gravité)".
- > Les mesures concernant :
  - Critique de la punition collective (cité 133 fois).
    - "Il ne faut en aucun cas qu'une sanction collective soit infligée à des supporters pacifiques normaux. Par exemple, la fermeture de l'ensemble du virage des supporters. La préoccupation principale doit être que seule cette personne ou les personnes qui ont commis des fautes soient sanctionnées".
  - Effet remis en question (43 mentions).
    - "L'interdiction d'actions coordonnées de supporters autour du stade crée probablement plus de problèmes qu'elle n'en résout".
  - Doutes sur la faisabilité (12 réponses)
    - "L'interdiction des actions de supporters autour du stade n'est pas applicable, dans l'espace public, chacun peut faire ce qu'il veut, à condition de ne pas enfreindre le droit en vigueur. L'arrêt de la vente de billets constitue en outre une sanction collective disproportionnée".
  - Critique de la durée de la mesure (cité 8 fois)

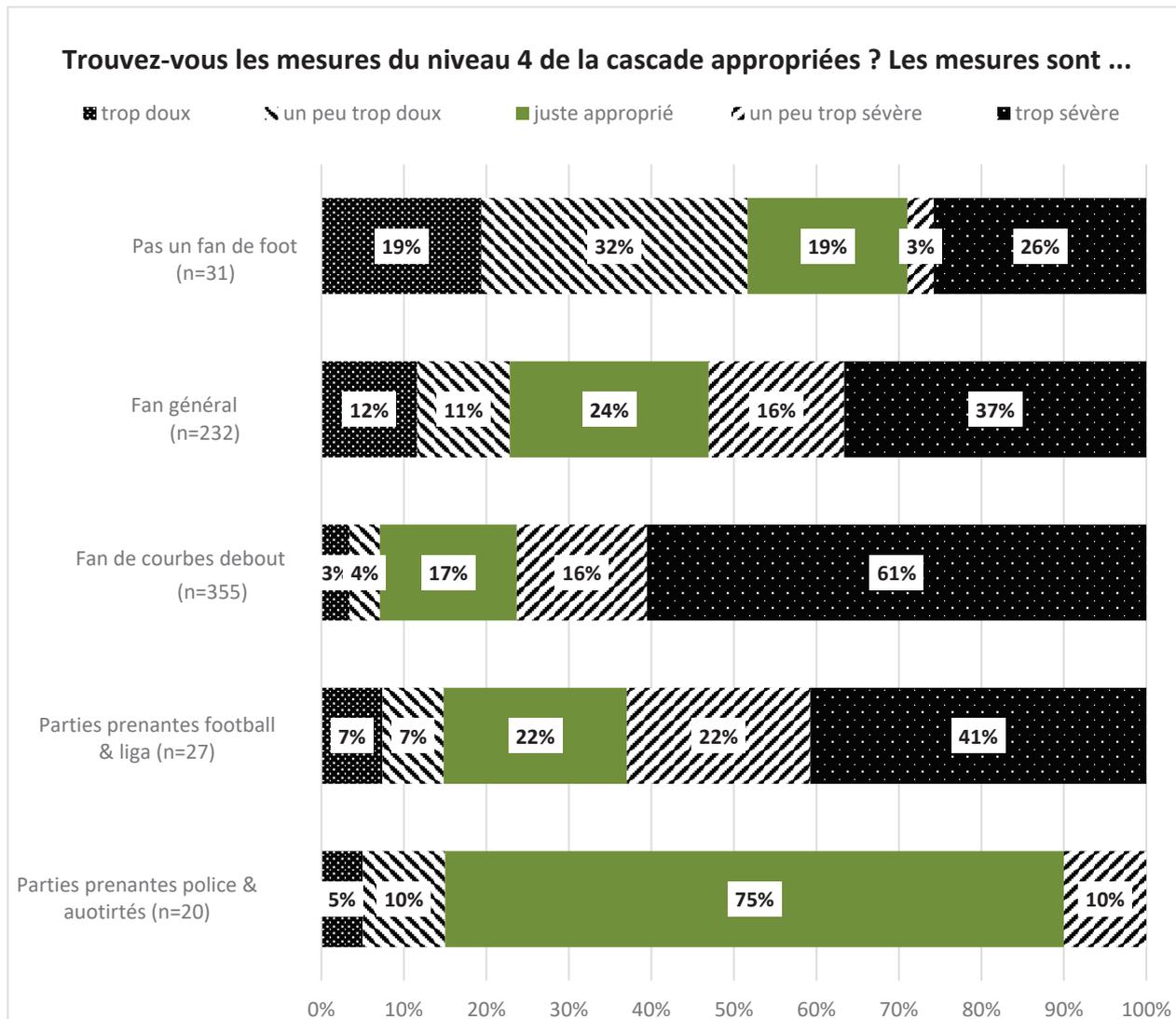
- "L'usage d'une arme est déjà très sévère. Il faut sévir. Quatre matchs sans spectateurs".
  - absence de proportionnalité (cité 7 fois)
  - "Interdire les actions des supporters est une répression inappropriée".
- > Autres domaines thématiques :
- Proposition de mesure moins sévère/plus sévère/autre (34 réponses)
  - "Utiliser la vidéosurveillance à partir d'ici avec la garantie que les enregistrements seront entièrement effacés sans problème dans le virage après la période de probation".

**Principales conclusions :**

- > De nombreux commentaires critiquent la punition collective.
- > Par ailleurs, l'effet est remis en question et des inquiétudes sont à nouveau exprimées quant au manque de définition claire de ce qui déclenche l'étape en cascade.

### 3.3.5 Niveau de cascade 4

#### 3.3.5.1 Évaluation des mesures



### 3.3.5.2 Commentaires ouverts

Le tableau suivant contient les commentaires analysés et classés par catégorie pour le niveau 4 de la cascade. Les catégories et les fréquences sont d'abord présentées. Ensuite, les catégories les plus importantes sont illustrées par des exemples de citations (non éditées).

Catégorie	Nombre de mentions
Critique de la punition collective	126
Proposition de mesure plus légère/plus sévère/autre	37
L'impact est remis en question	32
Déclencheur trop peu défini	24
Absence de proportionnalité	12
Durée trop courte	5
Les mesures sont utiles	5
Autre	5
Durée trop longue	4
Doutes quant à l'admissibilité juridique	3
La police, une menace	2
L'allumage de la pyrotechnie n'est pas dangereux, il fait partie de la culture des supporters	2
Doutes sur la faisabilité	1
Un gaspillage de ressources inutile	1
<b>TOTAL</b>	<b>259</b>

#### Exemples de citations (non éditées) :

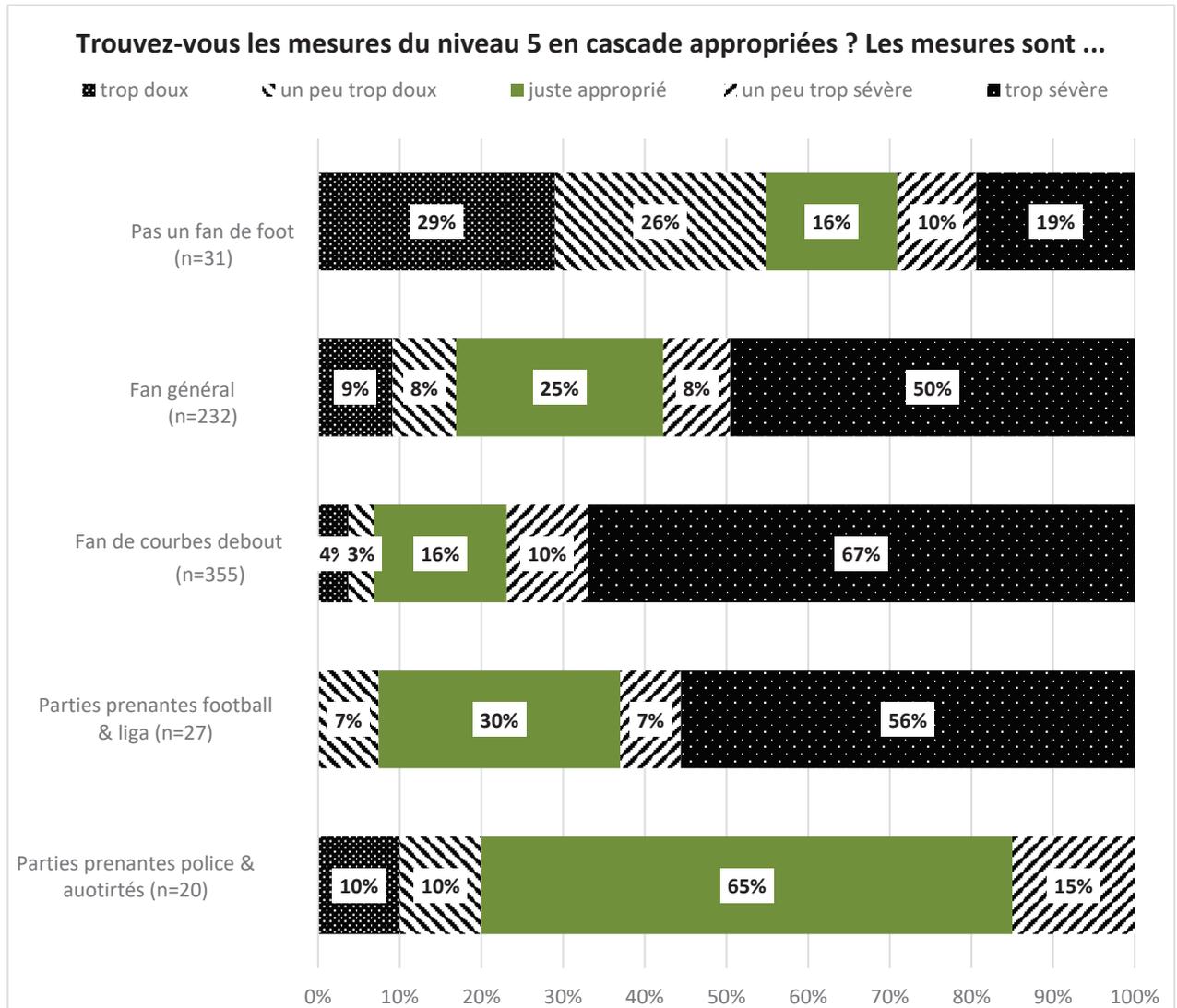
- > Concernant le déclenchement de la mesure :
  - Déclencheurs trop peu définis (24 réponses)
    - "Tout cela est formulé de manière très floue. Où un tel acte doit-il avoir lieu pour qu'il y ait fermeture du stade ? Où s'arrête le rayon géographique/le segment temporel en rapport avec le match ? Qu'est-ce qui identifie un supporter d'un club ? Tant que ces choses ne sont pas clairement formulées, je trouve qu'il est difficile de porter un jugement. De plus, il subsiste un scepticisme résiduel quant à l'interprétation des lois de la part des autorités".
- > Les mesures concernant :
  - Critique de la punition collective (126 mentions).
    - "Le reste des fans n'est pas responsable de la mauvaise conduite de quelques idiots"
  - Effet remis en question (32 mentions).
    - "Pensez-vous vraiment que les supporters resteront à l'écart du stade/des environs ?"
  - Absence de proportionnalité (cité 12 fois).
    - "L'exclusion de tous les spectateurs est disproportionnée".
- > Autres domaines thématiques :
  - proposition de mesure moins sévère/plus sévère/autre (37 mentions).
    - "Mettre en œuvre les mesures de niveau 3 + billets personnalisés".

**Principales conclusions :**

- > Dans de nombreux commentaires, la punition collective est critiquée et son efficacité est remise en question.
- > Des mesures plus strictes/modérées/autres sont proposées pour ce niveau.

### 3.3.6 Niveau de cascade 5

#### 3.3.6.1 Évaluation des mesures



### 3.3.6.2 Commentaires ouverts

Le tableau suivant contient les commentaires analysés et classés par catégories pour le niveau 5 de la cascade. Les catégories et les fréquences sont d'abord présentées. Ensuite, les catégories les plus importantes sont illustrées par des exemples de citations (non éditées).

Catégorie	Nombre de mentions
Critique de la punition collective	70
Critique de la défaite par forfait/proportionnalité	66
Proposition de mesure plus légère/plus sévère/autre	30
L'impact est remis en question	30
Risque d'actions sous fausse bannière	14
Les mesures sont utiles	14
Déclencheur trop peu défini	13
Autre	12
Doutes sur la faisabilité	5
Durée trop courte	4
L'allumage de la pyrotechnie n'est pas dangereux, il fait partie de la culture des supporters	4
Durée trop longue	3
Doutes quant à l'admissibilité juridique	3
La police, une menace	2
Un gaspillage de ressources inutile	2
<b>TOTAL</b>	<b>272</b>

#### Exemples de citations (non éditées) :

- > Concernant le déclenchement de la mesure :
  - risque d'actions sous fausse bannière (cité 14 fois).
  - "Qui peut garantir que des matches décisifs ne seront pas faussés par des actions "false flag" ?"
  - Déclencheurs trop peu définis (13 mentions).
  - "La validité locale et temporelle pour le modèle en cascade n'est pas claire. Qui décide si les éléments constitutifs sont remplis et peut-on/qui peut recourir contre eux ?"
- > Les mesures concernant :
  - Critique de la punition collective (126 mentions).
  - "La responsabilité causale est injuste pour les "vrais" supporters - Otto Normalo ne peut plus aller au stade et le club est également puni, bien qu'il n'y soit pour rien. On ne peut pas passer tout le monde aux rayons X".
  - Critique de la défaite par forfait/proportionnalité (66 mentions).
  - "Goht's no ! Certainement pas de déduction de points !!!! Seul quelqu'un qui n'a aucune idée ou relation avec le sport peut avoir cette idée. C'est une falsification du championnat, inacceptable sur le plan sportif. Alors, à l'avenir, je me déguiserai en supporter des YB lors des matchs à l'extérieur et je lancerai des pyros dans la tribune voisine...".
  - Effet remis en question (30 mentions).

- "Cela ne ferait que durcir les fronts et diminuerait la compréhension mutuelle. Les fans s'éloigneraient encore plus du club et ne poursuivraient plus les mêmes objectifs".
- > Autres domaines thématiques :
  - proposition de mesure moins sévère/plus sévère/autre (30 mentions).
  - "Au moins 15 points de pénalité, plus au moins cinq matches sans spectateurs. La fédération et les clubs doivent prendre en charge les frais d'intervention".
  - Les mesures sont utiles (14 mentions).
  - "C'est certes dur, mais cela oblige le club à prendre des mesures efficaces. Cela va certainement dans le sens de l'objectif".

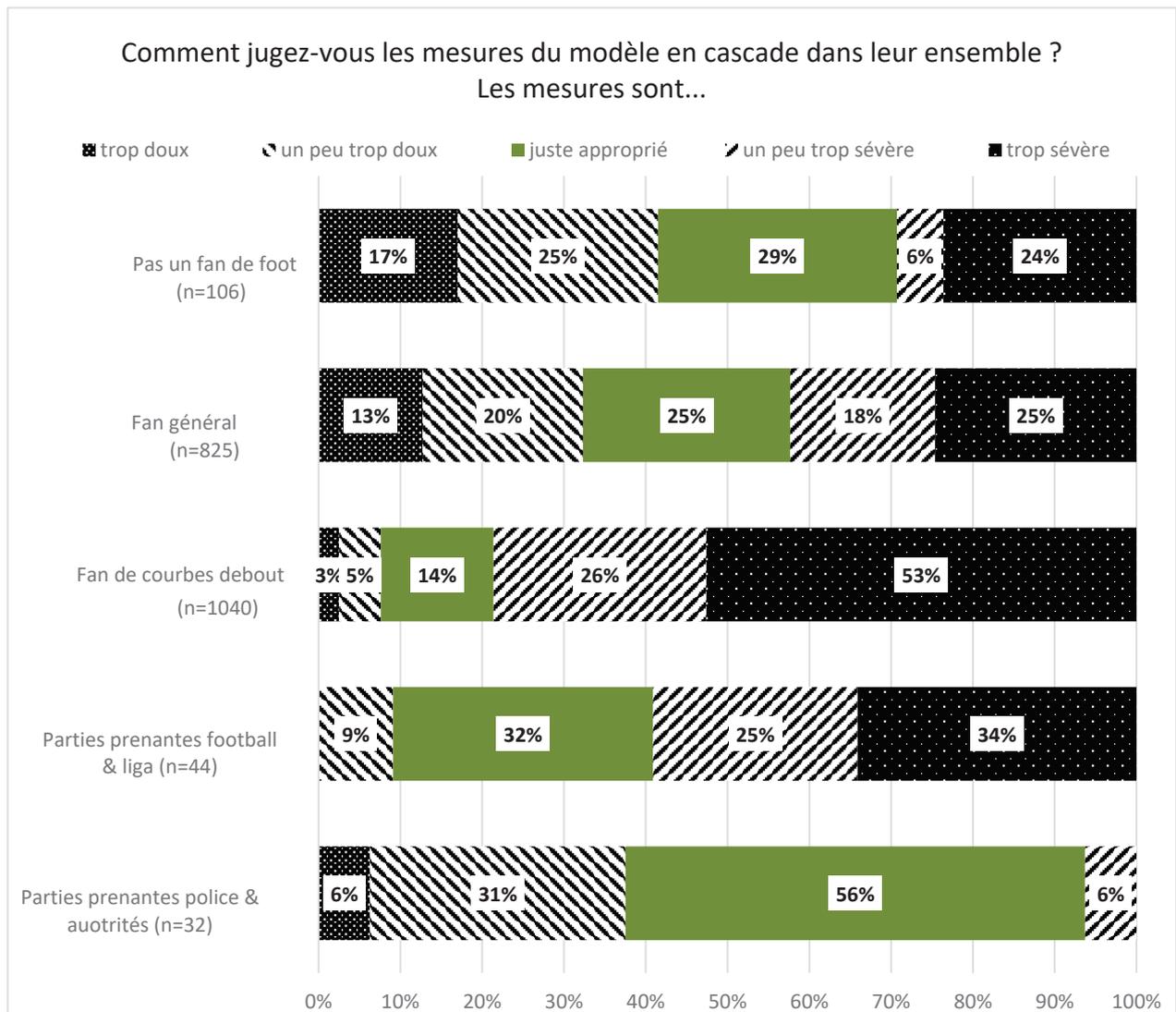
**Principales conclusions :**

- > De nombreux commentaires critiquent la punition collective.
- > En particulier, l'aspect de la défaite par forfait et le mélange de la compétition sportive avec les mesures sont considérés comme disproportionnés.

### 3.3.7 Modèle complet

#### 3.3.7.1 Évaluation des mesures

Il a été demandé à tous les participants de donner leur avis sur l'ensemble des mesures du modèle.



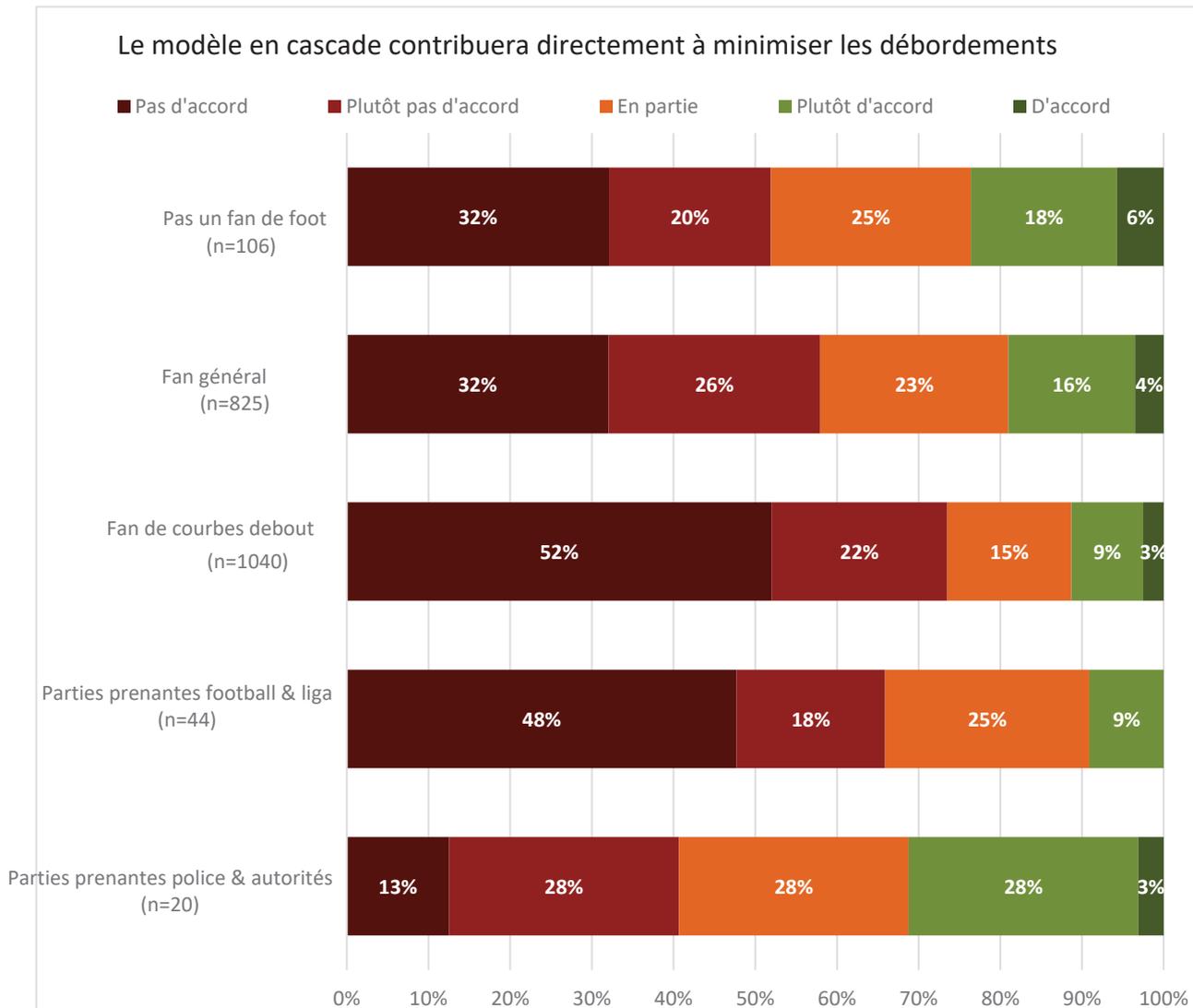
#### Principales conclusions :

Contrairement à l'évaluation précédente de la sévérité des différents niveaux, l'évaluation de la sévérité des mesures du modèle global a été effectuée par tous les participants (version courte et version longue du questionnaire).

- > Pour la majorité des ultras et des parties prenantes "football & ligue", le modèle est un peu trop strict ou trop sévère.
- > Chez les "non-fans" comme chez les "fans généraux", il y a un nombre significatif de personnes qui considèrent que la sévérité du modèle est juste. De plus, dans les deux camps, un nombre similaire de personnes trouvent le modèle trop doux ou trop strict.
- > La majorité des parties prenantes "police & autorités" considèrent que la sévérité du modèle est tout à fait correcte. Un peu plus d'un tiers estime que le modèle est un peu trop doux ou trop léger.

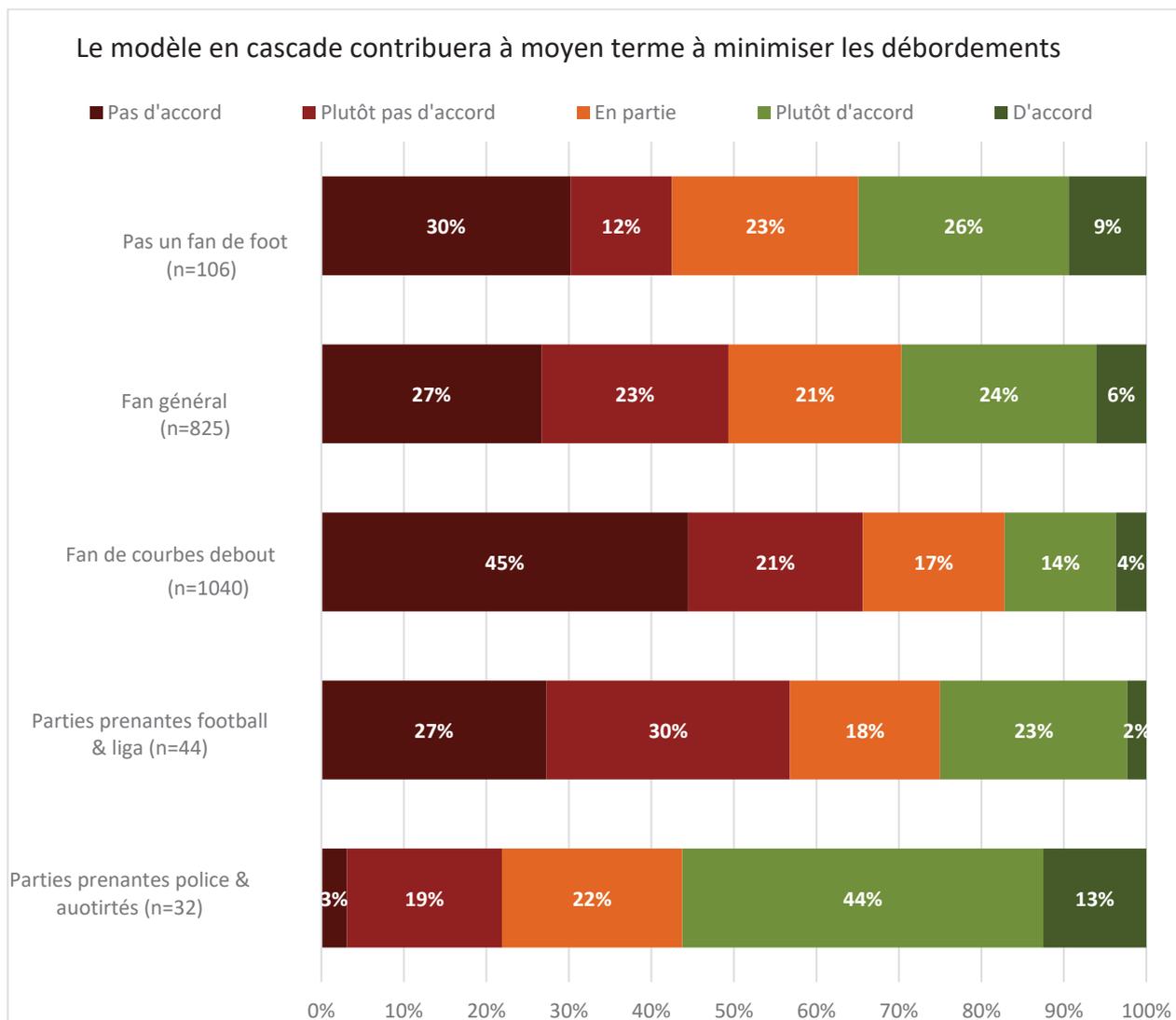
### 3.3.7.2 Évaluation de l'impact à court et moyen terme

Il a été demandé à tous les participants s'ils étaient d'accord pour dire que le modèle en cascade minimiserait les débordements de supporters à court ou moyen terme. Les deux illustrations suivantes montrent les résultats de ces questions.



#### Principales conclusions :

- > L'effet immédiat du modèle en cascade est mis en doute par de nombreuses personnes dans tous les groupes de parties prenantes : Dans tous les groupes, plus de 40% des participants indiquent qu'ils ne sont pas d'accord ou plutôt pas d'accord avec l'affirmation "Le modèle en cascade contribuera directement à minimiser les débordements de supporters".
- > Un tiers des "parties prenantes police & autorités" sont d'accord ou plutôt d'accord.



**Principales conclusions :**

- > L'évaluation de l'impact à moyen terme du modèle en cascade est légèrement plus optimiste dans tous les groupes.
- > Les "parties prenantes police & autorités", en particulier, sont majoritairement d'avis qu'une réduction des débordements de supporters interviendra à moyen terme.
- > A l'exception du groupe "Supporters des virages debout", environ un quart des participants de tous les autres groupes indiquent qu'une réduction des débordements de supporters aura lieu à moyen terme.

### 3.3.8 Mesures alternatives

Tous les participants ont été priés de proposer, au moyen d'un champ de texte, des mesures alternatives qui pourraient être appliquées aux niveaux en cascade. Les commentaires ont été analysés et classés par catégories. Les principales conclusions sont les suivantes :

- > Il s'avère que relativement peu de propositions constructives ont été faites :
  - 1491 personnes n'ont fait aucune proposition alternative.
  - 148 personnes ont fait une déclaration sans alternative. Exemple de citation :
    - "Beaucoup trop compliqué, mais c'est une bonne chose que des mesures plus sévères soient prises".
- > 128 personnes ont proposé de poursuivre plus systématiquement les auteurs ou de les punir plus sévèrement. Exemple de citation :
  - "Pas de sanctions collectives. Les coupables doivent être mis hors d'état de nuire. Pas les fidèles abonnés de la saison avec les maillots de supporters ! LES INSPIRATEURS SONT TOUJOURS SIMPLEMENT RECONNAISSANTS et sont connus des responsables des supporters".
- > En outre, les mesures "billets personnalisés", "dialogue" et "responsabiliser les clubs" sont souvent proposées par les participants. Il s'agit toutefois de mesures qui ont déjà été exclues au préalable (ticket personnalisé), qui sont déjà mises en œuvre (dialogue) ou qui sont déjà prises en compte dans le modèle (responsabiliser les clubs).

#### Mesures proposées par tous les participants

Mesure proposée	Nombre de mentions
<b>Pas de réponse</b>	<b>1491</b>
Déclaration sans alternative	148
Poursuivre systématiquement / punir plus sévèrement les délinquants	128
Billets personnalisés	45
Dialogue	42
Rendre les clubs responsables	37
Autoriser les pyros	36
Contrôle plus strict des entrées	19
Responsabilité des groupes de supporters	18
Objectifs du voyage	18
Facturer les coûts/dommages	17
Modifier la police	12
Places assises obligatoires	10
Interdiction de se masquer le visage	10
Identification obligatoire	8
Interdiction de consommer de l'alcool	7
Plus de vidéosurveillance	7
Reconnaissance des visages	6
Interruption de jeu	5
Le modèle anglais	5
Augmentation du prix des billets	4
Autres horaires (par ex. jeu le matin)	2
Augmenter l'hospitalité	2
La police au stade	2

Prévention	2
Déduction de points	2
Fermer les secteurs	2
Séparation des secteurs / situation architecturale	2
Blocage du virage	2
Fermer le stade	2
Renforcement du fancoaching	2
Moins de police	2
Exclusion des supporters à domicile	1
Changement de culture des supporters	1
Suppression de la courbe	1
Exclusion d'une équipe	1
Impliquer le fancoaching	1
Interdire les marches de supporters	1
Développer le fancoaching	1
Introduire des lois fédérales	1
Développer le travail avec les jeunes	1
Chercher des solutions locales	1
Résoudre les problèmes de société	1
Plus de police	1
Plus de personnel de sécurité / technique	1
Minimiser le contingent de billets à l'extérieur	1
Entrée réservée aux supporters titulaires d'un abonnement de saison	1
Réduction de la présence policière	1
Fermeture du virage des supporters	1
Vigilance	1
Blocage des places debout	1
Impliquer les joueurs comme modèles	1
Interdiction du matériel des supporters	1
Interdiction des chorégraphies, bannières, banderoles	1
L'exemple des Pays-Bas	1
Entrée retardée foyer/invité	1
<b>TOTAL</b>	<b>2119</b>

- > Comme on peut supposer que les participants à la consultation des parties prenantes disposent de connaissances spécialisées particulières, les commentaires des "parties prenantes football & ligue" et des "parties prenantes police & autorités" ont été analysés séparément (voir les tableaux correspondants ci-dessous). Il est toutefois surprenant de constater que les commentaires de la consultation des parties prenantes présentent une image très similaire à celle de la consultation publique.
- > Dans l'ensemble, l'analyse des commentaires montre donc que les mesures proposées ne constituent presque pas, sans exception, des mesures alternatives au sens du modèle visé.

#### Mesures proposées "Stakeholder Football & Liga" (parties prenantes du football et de la ligue)

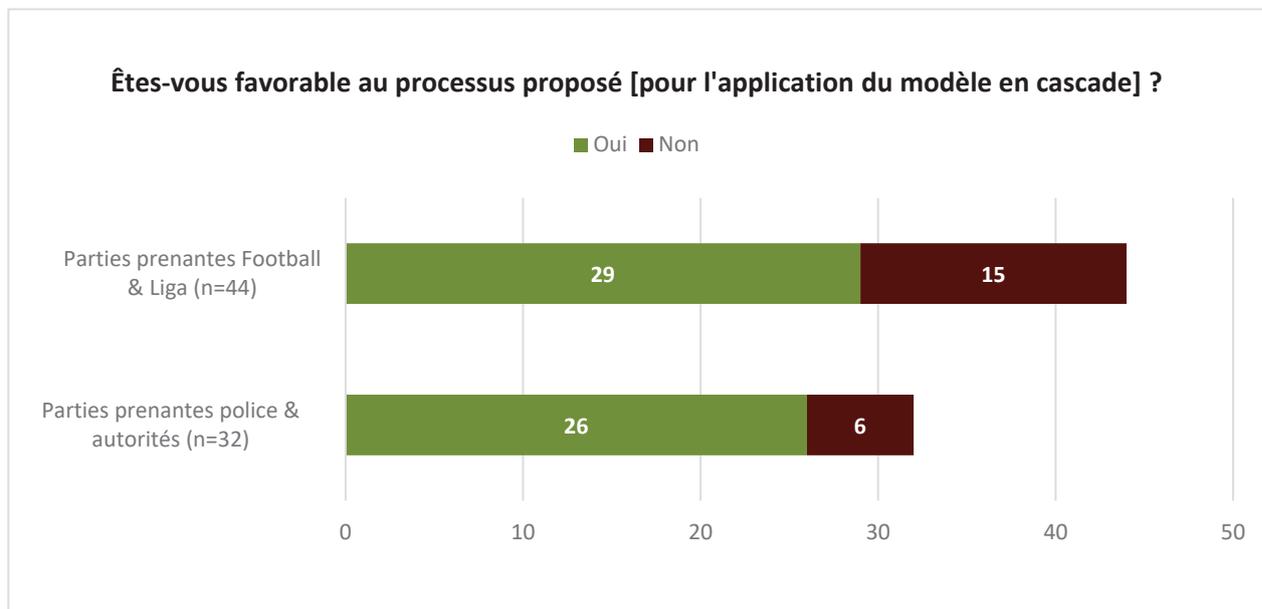
Mesure proposée	Nombre de mentions
Déclaration sans alternative	5
Rendre les clubs responsables	3
Punir plus sévèrement les délinquants	3
Billets personnalisés	3
Objectifs du voyage	2
Identification obligatoire	1
Fermer les secteurs	1
Places assises obligatoires	1
Interdiction des chorégraphies, bannières, banderoles	1
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>

#### Mesures proposées "Parties prenantes police & autorités".

Mesure proposée	Nombre de mentions
Déclaration sans alternative	6
Punir plus sévèrement les délinquants	4
Dialogue	3
Augmentation du prix des billets	1
Lois fédérales	1
Activités de jeunesse	1
Facturer les coûts/dommages	1
Plus de vidéosurveillance	1
Autoriser les pyros	1
Contrôle plus strict des entrées	1
Objectifs du voyage	1
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>

### 3.3.9 Processus d'application du modèle en cascade

Les participants des groupes "Stakeholder Football & Ligue" et "Stakeholder Police & Autorités" ont été informés du processus proposé pour l'application du modèle en cascade (Annexe C : Modifications suite à la consultation<sup>2</sup>) a été présenté<sup>7</sup>. A la question de savoir si le processus proposé est approuvé, la majorité de ces parties prenantes ont répondu par l'affirmative.



Les participants qui n'étaient pas favorables au processus ont été priés de justifier leur réponse. L'analyse de ces commentaires montre que l'implication globale des parties concernées (police locale, clubs concernés, etc.) est louée par certaines parties prenantes, tandis que d'autres rejettent l'implication de certains groupes (par exemple, l'audition des capos). Certains émettent également des doutes quant à la faisabilité pratique.

#### les raisons pour lesquelles le processus n'a pas été approuvé.

Catégorie	Nombre de mentions
Doutes quant à la faisabilité (complexité, nombre de personnes impliquées, calendrier)	7
Autre	7
La décision sur les mesures à prendre appartient aux autorités chargées de délivrer les autorisations / L'implication du côté du football est mise en doute	6
Rejet de principe du modèle en cascade	2

<sup>7</sup> Le processus n'a pas été présenté lors de la consultation publique, car il est nécessaire de connaître les procédures et les processus entre les autorités et les clubs pour pouvoir évaluer le processus.

### 3.3.10 Commentaires finaux

Tous les participants à la consultation ont eu la possibilité de laisser un commentaire libre à la fin de l'enquête. Au total, 1312 commentaires ont été déposés. Le contenu des commentaires va de l'éloge et des remerciements concernant le modèle et la possibilité de s'exprimer, aux rapports d'expérience, évaluations, propositions, classifications, comparaisons et critiques. Nombreux sont les participants qui, dans leur déclaration finale, soulignent les informations fournies précédemment. Les commentaires montrent clairement que le sujet est polarisé. Alors que divers non-fans ainsi que les autorités considèrent souvent le modèle en cascade comme judicieux et nécessaire, les supporters et les parties prenantes du domaine du football critiquent surtout les mesures proposées et le modèle dans son ensemble.

Nous présentons ci-dessous une sélection de déclarations qui donnent un aperçu du ressenti des différents groupes et qui peuvent aider à classer les résultats ci-dessus.

#### Pas un fan de foot (consultation publique)

Les commentaires mentionnés n'ont pas été rédigés, c'est-à-dire qu'ils ont été repris sans être retravaillés.

Beaucoup de gens aiment le football. Mais il n'est pas acceptable que des millions soient dépensés pour certains joueurs, alors que les contribuables sont priés de passer à la caisse pour les interventions de la police, etc. En tant que non-fan, mais intéressé, je suis très frustré par cette situation.

Les débordements ainsi que les coûts qui en résultent pour le public m'agacent. Dans mon entourage, plusieurs personnes assistent régulièrement aux matchs. Les sanctions collectives en réponse au comportement d'une minorité et les éventuelles restrictions qui en découlent pour ces personnes qui me sont proches sont une déclaration de faillite pour la ligue et les clubs, en particulier en Suisse, et témoignent à mes yeux de l'impuissance et du désarroi des responsables. Le problème est complexe et nécessite sans aucun doute des mesures appropriées. Les punitions collectives sont toutefois un pas dans la mauvaise direction et ne résoudront pas le problème. Je suis franchement déçu. D'une part, parce que le problème existe depuis des années. D'autre part, parce que la politique et la ligue n'ont pas élaboré de mesures plus adéquates et plus efficaces pendant cette période. C'est dommage... J'apprécie toutefois l'implication du public. Il ne reste plus qu'à espérer que les responsables prennent en compte le feed-back et ne tirent pas aveuglément à la hanche pour devoir faire marche arrière rétroactivement (voir le système de championnat avant la saison actuelle). Je n'ai pas de connaissances approfondies en la matière, mais j'ai eu l'occasion de "discuter" de ce sujet à plusieurs reprises à la table du déjeuner dominical en famille.

En tant que spécialiste du travail social, il m'est difficile de comprendre comment une proposition aussi pitoyable peut être élaborée et présentée sérieusement. Je suis le débat sur le fancoaching socioculturel et son évolution depuis ses débuts. La ligue, les autorités et les politiques méconnaissent complètement les succès obtenus dans ce domaine. Et à chaque année électorale, les mêmes têtes politiques ressortent les mêmes solutions insuffisantes et se perdent dans un activisme aveugle. Le fait que ce projet s'appelle "Progresso" est la cerise sur le gâteau de cette comédie. Le fait que la ligue se prête à ce petit jeu dévalorise l'ensemble du football professionnel suisse.

Je pense qu'il est très important d'aborder ce sujet. Je considère le comportement de certains "supporters" comme une violence tolérée. Je ne veux pas vivre dans une société où la violence sous toutes ses formes est tolérée. Il ne faut pas que les gens aient peur de se déplacer lorsqu'un match de football a

<p>lieu. Il faut absolument faire face aux auteurs de violences. S'ils sont vraiment des "supporters", ils devraient s'intéresser à ce que leur club ne subisse pas de conséquences négatives. S'ils sont indifférents à de telles conséquences, le club devrait à son tour être intéressé à ne plus avoir ces personnes ("supporters") comme "fans" dans et autour de leur match. autres idées:prix plus élevés pour le cercle de supporters</p>
<p>Merci à toutes les personnes concernées de s'attaquer à ce problème et de l'améliorer. La violence envers autrui est une erreur. La violence contre la propriété d'autrui l'est tout autant. En bon français : celui qui vient au stade pour exercer plusieurs fois de la violence devrait être interdit de stade pendant une saison de football. Ainsi, au niveau 5, il n'est plus possible d'argumenter que "l'on" s'est simplement défendu et a simplement réagi à la violence. Les récidivistes doivent être sévèrement punis s'il existe des preuves évidentes de délits. Les tendances doivent être surveillées, en particulier les groupes correspondants des clubs concernés. En espérant qu'à l'avenir, les clubs feront également leur part de manière professionnelle, je vous adresse mes salutations les plus cordiales.</p>
<p>Les hooligans n'ont rien à faire dans la rue. Ils doivent être emprisonnés car ils mettent en danger les personnes /familles présentes à un match de par leurs actions. Sans compter qu'ils n'hésitent pas à s'attaquer à la police, ce qui est inadmissible. Actuellement ils ont un sentiment d'impunité et il est temps de prendre des mesures efficaces afin que leurs actions cessent.</p>
<p>En Suisse, nous avons la chance qu'il ne se passe rien lors de la plupart des matches de football. S'il se passe quelque chose, il s'agit généralement d'incidents mineurs. Ces mesures ne sont pas proportionnées, voir tout ce qui se passe à l'étranger lors des matches de football... (Grèce, Serbie, etc.)</p>
<p>Il faudrait que l'impunité se termine. Marre de payer pour les pots cassés</p>
<p>Je suis agréablement surpris par ce qui a été mis sur papier. De très bonnes variantes de solutions qui, à mon avis, apporteront un bon succès à long terme.</p>
<p>cascade, façade, mascarade</p>
<p>C'est ensemble que nous pouvons faire bouger les choses. Malheureusement, la SFL et les clubs concernés se déroberont à leurs responsabilités.</p>
<p>La swissfootball league se fait le serviteur de la kkjpd. Cela va secouer le mouvement des supporters en Suisse. Des actions telles que "krieg dem dfb" en Allemagne sont inévitables. Il vaut mieux que la ligue se penche davantage sur ses propres problèmes plutôt que de continuer à se laisser dicter par les autorités la manière dont elle doit réagir en cas de "violence des supporters".</p>
<p>Fondamentalement trop doux, un niveau de trop. Cela conduit à des retours incessants à la case départ et à une sorte de jeu du chat et de la souris. Les fans savent trouver des failles. Il manque les voyages de supporters des CFF.</p>

**Fans généraux (consultation publique)**

Les commentaires mentionnés n'ont pas été rédigés, c'est-à-dire qu'ils ont été repris sans être retravaillés.

Les autorités doivent veiller à ce que les scènes de supporters de différents clubs ne se rencontrent pas (pas comme à Lucerne). Cela devrait être la tâche principale lors d'un match de football et cela permet d'éviter 90% des incidents. La police devrait être en nombre, mais se comporter de manière passive et désescalade. Nous en serions alors à 95%. Le reste ne peut être évité que par un contrôle totalitaire, mais cela en vaut-il vraiment la peine ? Je ne pense pas. J'ai déjà assisté à divers jeux où la situation s'est un peu dégradée. Ceux qui ne le cherchent pas n'ont pas à s'inquiéter de la sécurité d'après mon expérience, car dans la plupart des cas, les autorités ont déjà fait un bon travail. Il y a toujours des situations où des hasards stupides se rencontrent et où quelques idiots ne se contrôlent pas (voir le match de coupe Yb-Fcb de la saison dernière). De telles situations ne peuvent être évitées qu'avec une surveillance et une régulation complètes, ce qui, à mon avis, n'en vaut pas la peine. Cela tue la culture du football & des supporters, qui est en plein essor.

Ce modèle en cascade est voué à l'échec. Les clubs et la ligue se retrouveraient ainsi entre les mains de quelques fauteurs de troubles. Ce modèle repose sur l'idée qu'une autorégulation se produira au sein du "milieu des supporters" sous la menace de sanctions collectives. Or, cette scène n'est pas du tout un groupe homogène contrôlable, mais se compose de sous-groupes très divers. Il n'est pas possible de diriger ces individus par une "pression de groupe" imposée de l'extérieur. L'une des conséquences de cette introduction sera que les décideurs éviteront de prendre des décisions par crainte des conséquences pour le football en Suisse.

Je trouve que les punitions collectives sont un non-sens absolu et qu'elles touchent les mauvaises personnes.

Ne pas faire les mêmes erreurs qu'en Angleterre, aux Pays-Bas et en Suède. Encourager le dialogue. Faire preuve de désescalade

De mon point de vue, il est urgent de prendre des mesures dans ce domaine. Week-end après week-end, les limites sont dépassées à l'arrivée, pendant le match et au retour. On a déjà attendu trop longtemps et on a essayé de maîtriser la situation par le dialogue. Sans succès ! Il est temps de montrer les limites aux "faux supporters de football". Les supporters honnêtes en seront reconnaissants et, au final, les spectateurs seront de nouveau plus nombreux à affluer dans les stades sécurisés.

J'étais avec ma fille, comme beaucoup d'autres familles, au cœur de l'action lorsque, ce printemps, il y a eu un énième "coup de feu" à Lucerne lors d'un match à Lucerne. L'agression qui a conduit à cet incident inutile était uniquement le fait de la police. Il s'en est fallu d'un cheveu que cela ne dégénère en panique générale. Malgré cela, la police a tiré des balles en caoutchouc de manière ciblée dans la foule, malgré le fait que 99% de la foule se soit comportée de manière correcte et décente. La police a empêché les gens de quitter la foule. Même avec un enfant à la main, il n'était pas possible de se mettre à l'abri, car la police l'en empêchait sous la menace. Cette action de la police, qui n'aurait pas été possible sans une préparation ciblée, est tout simplement balayée d'un revers de main. Au final, les supporters de football sont les méchants, le club et les supporters non impliqués sont punis. Ce n'est pas possible !

Depuis plusieurs années déjà, on se creuse la tête et on discute de "solutions" qui n'ont pas encore pu être présentées. Il est urgent de demander des comptes aux clubs eux-mêmes. Il ne suffit plus de taper brièvement sur les doigts. Les supporters (pour la plupart habitués des virages) dansent sur le nez des

<p>responsables (clubs, autorités et autres supporters) et finissent par se moquer d'eux-mêmes, avec lesquels ils recommenceront à frapper la prochaine fois. On parvient aujourd'hui à prendre des photos assez précises et nettes de Vénus, mais on n'est pas en mesure de prendre des photos relativement nettes dans les stades de "supporters" violents. Le fait de brûler constamment du matériel pyrotechnique dans les stades est déjà le début de la dissimulation d'un "crime" dont les clubs sont responsables. Il faut donc commencer par prendre des mesures plus sévères. Peut-être faut-il que les clubs suisses changent d'attitude, peut-être en imposant des amendes drastiques ou, dans les cas extrêmes, en retirant des points. Mais le fait que l'on veuille une fois de plus faire appel à de tels "délinquants" (il est question d'une base de supporters) pour présenter un modèle de fonctionnement montre une fois de plus que l'on n'est pas du tout disposé à appliquer des sanctions et des mesures plus sévères. Malheureusement, il faut partir du principe que ce sondage (qui partait d'une bonne intention) est également très manipulateur. Un hooligan pourrait tout aussi bien s'exprimer à ce sujet en se faisant passer pour un père de famille assis dans le Familycorner et en qualifiant toutes les mesures de trop sévères. On peut douter que tout le monde se remette en question de manière véridique.</p>
<p>Je tiens à ce que les autorités soient prêtes à négocier, par exemple en définissant des itinéraires de manière à ce qu'il ne soit pas évident que des groupes adverses se rencontrent juste avant et après le match. En outre, le dialogue est toujours préférable à la restriction. Mais en principe, je suis très satisfait du modèle en cascade, car il s'agit d'une solution de compromis.</p>
<p>Merci pour ce sondage. Il faut que quelque chose change, je suis d'accord, mais c'est surtout la situation avant et après le match que je trouve critique. La rage de détruire des véhicules de transport public ou des bâtiments, ainsi que l'agressivité envers la police - tout cela doit cesser !</p>
<p>Réglementer l'utilisation des pyros ! c'est-à-dire une distance d'au moins 2 mètres par rapport aux spectateurs ! et rendre obligatoire les bacs à sable. Cela permettrait de maintenir l'autorisation et de minimiser les risques.</p>
<p>Je trouve très bien que vous cherchiez enfin le dialogue avec tous les supporters. Aussi bien ceux qui sont actifs dans ce que l'on appelle le bloc, que ceux qui soutiennent l'équipe dans le stade, mais qui sont corrects, ou encore ceux qui assistent à un match de temps en temps. Mais s'il vous plaît, écoutez aussi ces voix, ne prenez pas simplement la voie la plus facile et déplacez ainsi le problème. C'est un problème de société qui se reflète malheureusement le plus clairement dans la grande masse du football.</p>
<p>La priorité absolue devrait être la poursuite des auteurs et non la punition collective : adaptation/renforcement des directives sur les interdictions de stade, plus d'efforts pour la recherche des auteurs (Focus One), contrôle par les clubs de la quantité investie dans la recherche des auteurs.</p>
<p>Ce n'est pas le bon chemin, le dialogue est essentiel</p>
<p>Il existe un risque que certains supporters adverses se mêlent aux supporters locaux pendant les matches de probation, allument ou lancent des pyrotechnies afin de provoquer une augmentation de la cascade ; en particulier un risque si cela peut conduire à une défaite par forfait et avoir ainsi une influence sur le classement.</p>
<p>Merci d'avoir interrogé des fans ordinaires. Très apprécié.</p>
<p>L'absence des clubs de supporters organisés montre que l'ensemble du concept est fragile. Il est essentiel de créer un environnement dans lequel les représentants des supporters organisés puissent également s'imaginer participer. La non-participation laisse supposer un préjugé subtil de la part de la CCDJP et de la SFL, qui fait obstacle à la recherche d'une solution durable. La relation perturbée entre les</p>

groupes de supporters et la SFL/CCDJP (qui interviennent souvent ensemble) doit conduire les responsables politiques à remettre en question leur approche des supporters de football. Par exemple à Lucerne, où la police tente de maîtriser un problème qui n'est peut-être pas si important que cela, uniquement par la répression. Ou à Berne, où un groupe de population a été interdit d'accès au territoire de la ville de Berne (décembre 2021). De telles approches répressives ne peuvent pas être considérées comme un rapprochement, mais uniquement comme un harcèlement et constituent un obstacle maximal à une collaboration potentielle et à la recherche de solutions.
Introduisez enfin des billets personnalisés. Déjà normal à l'étranger, avec en plus l'obligation de s'asseoir.
Pénaliser tout le monde ou le club pour 1% de la population n'est absolument pas juste
Je suis conscient que ce n'est pas une tâche facile de maîtriser cette situation parfois difficile et ces défis. Il me semble important que les mesures et les réglementations soient suivies de manière conséquente. Comme par exemple l'interdiction de porter des masques, etc.
Tolérance zéro aux incivilités et débordements. Si certains supporters ne viennent plus au match à cause des mesures... tant mieux !
Excellente initiative !
C'est bien que quelque chose se passe. La violence prend de l'ampleur. Nous l'avons encore une fois constaté lors du match SFC -FC Zurich de l'an dernier. Il faut vraiment que cela bouge et surtout que cela soit suivi de faits concrets !
Le contrôle faciale par IA est une privation de liberté énorme. Un pas à ne pas franchir au niveau de notre société, l'accepter dans les stades c'est l'accepter partout
Elaborer un modèle en concertation avec les supporters et non pas en petits groupes. Ne pas exagérer le problème. Regarder la police de plus près
Laissez-nous, les supporters, tranquilles ! Vous ne faites que rendre le football inintéressant pour tout le monde. Le changement de mode est déjà une blague et le système en cascade est la cerise sur le gâteau. J'envisagerai de me tourner vers les ligues inférieures si cela passe.
Seule la prévention permettra d'améliorer la situation. Mieux vaut renforcer le dialogue plutôt que d'alimenter la spirale de la violence qui tourne éternellement par la répression et les punitions collectives.
Je pense qu'il est grand temps que l'on fasse ENFIN quelque chose contre la violence des supporters/les débordements/les bagarres. Il est inacceptable qu'en tant que contribuable ou usager des CFF, je doive contribuer à payer les actes de vandalisme et la mobilisation de la police.
La SFL observe depuis si longtemps, aucune décision courageuse. La violence dans les stades n'a rien à voir avec les supporters de football. Les virages des supporters ont une voix beaucoup trop forte dans chaque club. Cela ne va pas, le SLF est bien trop passif et se contente malheureusement d'observer. Pas de courage pour prendre enfin des mesures claires. Des billets personnalisés seraient un pas courageux dans la bonne direction, mais ce sont les clubs et les supporters qui ont malheureusement la parole. La SFL ne fait pas bonne figure et n'a apparemment rien à dire.
Très bon travail. Il y a enfin des propositions concrètes pour améliorer la situation dans les stades.

**Ultra (membres d'un groupe de supporters officiel, consultation publique)**

Les commentaires mentionnés n'ont pas été rédigés, c'est-à-dire qu'ils ont été repris sans être retravaillés.

Ne dépensez pas autant d'argent des contribuables pour ce genre de choses alors que les solutions sont à portée de main. S'il vous plaît, dites aux médias de ne pas s'agiter, la population aurait alors moins peur, car lors de ces "débordements", il ne se passe de loin pas autant de choses que certains le pensent ! (La plupart du temps, c'est très bénin et les médias en font des tonnes).
ACAB SFL MAFIA
vous allez vider les stades et créer des faillites
je suis un énorme supporter de servette depuis 30 ans et j'en ai assez de voir la violence toujours plus présente qui pénalise l'ensemble du public et donc une grande majorité de gens qui veulent juste voir un match avec des chants et des tifos.
J'espère que ce n'est pas le contribuable qui paiera les frais d'enquête. Laissons les jeunes tester un peu leurs limites dans une sous-culture. Sinon, le tout se déplace de manière incontrôlée vers les sorties du week-end, où l'on tire au canon sur des moineaux pour la moindre bagatelle. Les fronts se durciront rapidement, j'en suis convaincu.
La Suisse doit apprendre des erreurs françaises, les interdictions de déplacements et sanctions collectives sont totalement inadaptées, mieux vaut s'inspirer de l'Angleterre et sa manière de discuter avec les supporters ou leurs médiateurs

**Ultra (membres d'un groupe de supporters non officiel, consultation publique)**

Les commentaires mentionnés n'ont pas été rédigés, c'est-à-dire qu'ils ont été repris sans être retravaillés.

Une évaluation plus critique des autorités de sécurité locales serait extrêmement importante. A Lucerne en particulier, la défaillance et le comportement souvent très agressif des autorités de sécurité conduisent régulièrement à de graves débordements qui pourraient être évités sans problème avec plus de tact.
Un match à domicile perdu par forfait est totalement exagéré. L'équipe de football d'un club ne doit certainement pas être punie uniquement parce que les supporters font de la merde. A mon avis, il n'est pas possible d'impliquer le sport.
Toutes les mesures sont mauvaises. S'attaquer aux causes. Forcer le dialogue. C'est mon avis en tant que spectateur de matches âgé de 67 ans.
Vous ne nous briserez jamais, quelles que soient les chicanes que vous inventerez. Séparés dans les couleurs, unis dans les causes.
La violence des supporters diminue depuis de nombreuses années (contrairement à ce qu'affirment de nombreux médias). C'est une conséquence du dialogue ouvert. Celui-ci ne doit pas être détruit par des mesures hâtives, ce qui est contre-productif.
Une des choses les plus stupides que j'ai jamais lues

## Parties prenantes Football & Ligue

Les commentaires mentionnés n'ont pas été rédigés, c'est-à-dire qu'ils ont été repris sans être retravaillés.

Je me répète : le modèle en cascade, en tant que mesure rigide et non adaptée à la situation concrète, ne me semble pas approprié pour sanctionner les incidents situationnels et extrêmement variés.
Projet intéressant qui aidera certainement à changer point de vue sur la situation actuelle. Cependant, il est encore plus nécessaire d'augmenter les sanctions financières et de renforcer les travaux de police locales pour identifier les supporters agressifs.
Le modèle en cascade doit être communiqué aux fans de manière compréhensible. Les questions et les incertitudes doivent être levées. Des adaptations doivent être possibles en cours de saison. Il faut tenir compte des différences entre les groupes de supporters. Tous les groupes de supporters ne peuvent pas être traités de la même manière, même si cela répond à un sentiment général de justice.
Les punitions collectives ne feront qu'aggraver le problème. Le dialogue et des accords clairs avec toutes les parties (y compris les supporters à domicile et les supporters visiteurs) sont importants, ainsi qu'un débriefing à l'issue (avec toutes les parties, même s'il n'y a pas eu de problèmes). Intensifier la poursuite des délinquants individuels. Les clubs doivent être en dialogue avec leurs virages.
Il faut maintenant des solutions et de la fermeté. Si des secteurs réservés aux visiteurs sont fermés suite à des incidents, aucun autre groupe de supporters ne doit se trouver ailleurs dans le stade. Cela implique que la CCDJP soit ferme sur le fond et juste dans l'application. Les clubs auront également du mal à l'avenir à faire respecter cette règle et dépendront des autorités et de la police pour les soutenir.
Le modèle et le processus de décision semblent équilibrés et développés avec toutes les parties prenantes.
Aux partisans de ce système : cherchez aussi les erreurs chez vous et pas seulement chez les supporters de football. Les policiers qui utilisent des balles en caoutchouc de manière disproportionnée ne sont pas non plus sanctionnés (supporter du Fc Lucerne qui a reçu une balle dans l'œil). La violence policière contre les supporters n'est jamais aussi médiatisée que la violence chez les supporters. Les supporters sont rarement les seuls responsables. Le comportement de la police conduit à des agressions et c'est ainsi que naissent les débordements. Les débordements entre les supporters du Fc St-Gall et du Fc Lucerne à la fin de la saison dernière auraient également pu être évités si la police n'avait pas eu l'idée absolument stupide de faire passer la marche des supporters de St-Gall au local des supporters de Lucerne.
Comme je l'ai déjà mentionné, je considère que l'utilisation d'un modèle en cascade n'est ni efficace, ni judicieuse, ni réalisable, ni durable. On torpille des mesures déjà existantes, comme par exemple les secteurs réservés aux visiteurs / le good hosting / les trajets organisés (trains spéciaux), et on déclenche une spirale négative et on favorise la radicalisation des supporters organisés. Les aspects positifs de la culture des supporters sont complètement méconnus et détruits. Les petits clubs, qui sont déjà confrontés à de grands défis, sont affaiblis. L'effet des punitions collectives au sens d'une punition sociale censée modifier le comportement des supporters n'a pas, à mon avis, l'effet souhaité ou espéré. Le domaine du fancoaching travaille dans le cadre du pilier prévention, il poursuit des solutions orientées vers les ressources et mise sur une communication ciblée ainsi que sur la promotion du dialogue. Ceci dans le

contexte des conditions et des possibilités locales. Concernant l'enquête : le modèle est expliqué de manière compréhensible et la présentation est claire. Il est à mon avis difficile de répondre à la question de savoir si une mesure est trop stricte / pas assez stricte, etc. Au sein du déclencheur, il y a une fourchette de gravité et chaque situation est individuelle. J'ai toujours choisi "trop sévère" parce que je devais sélectionner quelque chose, que je suis fondamentalement critique vis-à-vis du modèle en cascade et que pour moi, ce sont plutôt d'autres critères d'évaluation qui sont au premier plan (les mesures sont-elles réalistes, applicables, efficaces, etc.)

### Parties prenantes Police & autorités

Les commentaires mentionnés n'ont pas été rédigés, c'est-à-dire qu'ils ont été repris sans être retravaillés.

Il est clair que des mesures doivent au moins être menacées. La situation du football suisse est malheureusement telle que les mesures proposées sont nécessaires. Il sera important d'appliquer ces mesures avec toute la rigueur nécessaire.

Un modèle en cascade est indispensable et doit avant tout être impérativement mis en œuvre de manière uniforme par toutes les autorités chargées de délivrer les autorisations.

Plus vite ce modèle en cascade pourra être mis en œuvre et introduit, mieux ce sera.

Il est indispensable que les mesures proposées s'appliquent à l'ensemble de la Suisse.

La critique portera principalement sur le thème des "punitions collectives". Dans la communication ultérieure, il faudra surtout contrer ce point ou démontrer de manière détaillée et convaincante que des mesures prises en amont permettraient finalement de les éviter.

Je vous remercie pour la consultation. Ce projet est central pour notre canton et nous entendons pouvoir soutenir son développement. Toutefois, il sera essentiel que les mesures préconisées soient réellement applicables, ce afin de pouvoir garantir la crédibilité du modèle et de limiter les débordements inadmissibles que nous connaissons trop souvent actuellement.

Je vous remercie de m'avoir donné la possibilité de participer, mais je suis désabusé par les propositions édentées.

### 3.3.11 Conclusion de la consultation sur le modèle en cascade

En conclusion de la consultation, on peut retenir les principaux enseignements suivants :

- > Il est clair que le modèle en cascade polarise. Ceci est particulièrement mis en évidence par les commentaires finaux (chapitre 3.3.10), mais la polarisation est également visible dans les autres questions.
- > Alors que les mesures proposées ont tendance à être considérées comme trop sévères par les "supporters généraux", les "supporters des virages debout" et les parties prenantes "football & ligue", les parties prenantes "police & autorités" estiment que les mesures sont tout à fait correctes ou ont tendance à être trop légères.
- > Pour tous les niveaux de cascade, de nombreux commentaires font remarquer que le déclencheur de la mesure n'est pas assez clairement défini.
- > Au niveau 2 de la cascade (surveillance accrue), de nombreux participants expriment des doutes quant à la protection des données ou à l'admissibilité juridique de la reconnaissance faciale.
- > En particulier pour les niveaux en cascade 3, 4 et 5, de nombreux commentaires critiquent la punition collective.

- > Le niveau 5 en cascade est considéré comme non proportionnel par de nombreux participants, qui critiquent en particulier la défaite par forfait ainsi que l'impact potentiel des mesures sur la compétition sportive qui en découle.
- > Bien que le modèle et les mesures soient critiqués par de très nombreuses personnes, la consultation n'a pas fait émerger de mesures alternatives. En ce qui concerne les mesures alternatives, les constats suivants méritent d'être soulignés :
  - Certes, dans les commentaires ouverts (voir chapitre 3.3.2 -3.3.6) proposent d'autres mesures pour les différents niveaux de la cascade. Mais dans la grande majorité des cas, il s'agit de mesures existantes du modèle qui, selon les participants, devraient être appliquées à un autre niveau (citation d'un exemple : "Utiliser la reconnaissance faciale dès le niveau 1").
  - La question directe sur les mesures alternatives (cf. chapitre 3.3.8), 72,8% des participants ne répondent pas du tout. Les mesures alternatives concrètes ne sont proposées que par très peu de participants.
  - Parmi les propositions de mesures alternatives faites, il n'a donc pas été possible d'identifier en fin de compte des mesures alternatives prometteuses qui ont été citées suffisamment souvent.
- > Le processus d'application du modèle est majoritairement approuvé tant par les parties prenantes "football & ligue" que par les parties prenantes "police & autorités".
- > L'effet immédiat du modèle en cascade dans le sens d'une réduction de la violence est mis en doute par de nombreuses personnes dans tous les groupes de parties prenantes. L'évaluation de l'effet à moyen terme du modèle en cascade est un peu plus optimiste dans tous les groupes. Les "stakeholders police & autorités", en particulier, sont majoritairement d'avis qu'une réduction des débordements de supporters interviendra à moyen terme. Néanmoins, de nombreuses personnes ne sont pas convaincues de l'efficacité du modèle en cascade. Certains estiment même que le modèle en cascade pourrait même entraîner une augmentation des débordements, notamment lors de son introduction. A l'inverse, certaines personnes considèrent le modèle comme nécessaire et efficace.

## 4 Présentation du modèle en cascade

Le présent chapitre présente le modèle en cascade élaboré. Tout d'abord, le chapitre 4.1 présente les réflexions fondamentales. Le modèle en cascade est ensuite présenté dans le chapitre 4.2 est présenté. Dans le but de documenter de manière transparente le processus d'élaboration du modèle en cascade, le chapitre 4.2 explique comment les niveaux de cascades se justifient à partir des résultats de l'"Atelier sur le modèle en cascades" et de la "Consultation sur le modèle en cascades".

De plus, le processus pour l'application du modèle en cascade (chapitre 4.4) ainsi que le champ d'application du modèle en cascade (chapitre 4.5) sont présentés.

### 4.1 Considérations de base

Le projet "Biglietto+" a déjà montré que tous les groupes d'intérêt, sans exception, s'accordent à dire que la violence et les débordements doivent être évités, dans la mesure du possible, par la prévention et le dialogue. Le fait que la prévention et le dialogue soient les moyens privilégiés par tous les groupes d'intérêt pour empêcher les débordements de supporters s'est à nouveau clairement confirmé lors de l'"atelier sur le modèle en cascade" (et de manière isolée lors de la "consultation sur le modèle en cascade"). Par conséquent, le modèle en cascade ne doit être utilisé que si des événements graves se sont produits malgré

ces mesures. L'idée de base du modèle est qu'il est possible de réagir rapidement, de manière cohérente et uniforme aux infractions graves dans le cadre d'actions de groupe.

## 4.2 Représentation du modèle en cascade

Remarques importantes Déclencheur :		
<p>1. Pour que le modèle en cascade soit déclenché, les débordements mentionnés doivent avoir lieu dans le cadre d'<b>actions de groupe</b>. Les débordements commis par des individus isolés ne doivent pas déclencher le modèle en cascade.</p> <p>2. Pour qu'un niveau en cascade soit déclenché, il suffit qu'un seul point apparaisse dans la colonne "Déclencheur". Exemple du niveau 1 de la cascade : si des personnes sont mises en danger par l'allumage de pétards ou de feux d'artifice, le niveau 1 de la cascade est déclenché, même si aucun dommage matériel ou vol n'a eu lieu.</p>		
Niveau en cascade	Déclencheur	Mesure déclenchée
<b>1</b>	<b>Une seule occurrence de :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en danger de personnes par l'allumage de pétards, de feux d'artifice</li> <li>Dommages matériels graves ou vol en réunion</li> </ul>	<b>Examen obligatoire de la situation pour 3 matches + 3 matches de probation</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les clubs et les supporters sont tenus de dialoguer avec les autorités pour les 3 prochains matches, aussi bien avant qu'après le match (date de réunion fixée).</li> <li>Le club des supporters fautifs participe obligatoirement au dialogue avec les autorités et la police : <ul style="list-style-type: none"> <li>Responsable de la sécurité du club</li> <li>Responsable des fans du club</li> <li>Fancoaching (là où il existe)</li> <li>Un membre de la direction</li> </ul> </li> <li>La participation d'autres représentants des supporters (par ex. capos, associations de supporters) est souhaitée, mais pas obligatoire.</li> <li>Le non-respect de cette règle est sanctionné par des amendes conformément au règlement de la SFL.</li> </ul>
<b>2</b>	<b>Apparition de :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en danger de personnes par le jet d'engins pyrotechniques</li> <li>Dommages matériels ou pillages particulièrement graves</li> <li>Débordements de niveau 1 pendant la phase de probation de niveau 1</li> </ul>	<b>Entrée plus stricte et surveillance accrue dans la espace critique pour 2 matches</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'entrée dans le stade est contrôlée par vidéosurveillance de manière à ce que l'identité de tous les supporters admis puisse être établie sur la base du matériel vidéo.</li> <li>Les coûts supplémentaires sont supportés par le club des supporters fautifs</li> <li>Des mesures de niveau 1 en cascade sont également prises</li> </ul>
<b>3</b>	<b>Apparition de :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Violence contre les personnes ayant entraîné des blessures</li> <li>utilisation d'armes, d'engins pyrotechniques ou d'objets contre des personnes</li> </ul>	<b>Fermeture de secteur pour les supporters (min. 1 match, max. 2 matches) + 5 matches de probation</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fermeture rapide (c'est-à-dire dans les 1 à 2 matches suivants) du virage des supporters du club fautif pour au moins un match.</li> <li>Arrêt immédiat et simultané de la vente de billets (pas de déplacement vers d'autres secteurs) et interdiction des actions coordonnées de supporters.</li> <li>Des mesures de niveau 1 en cascade sont également prises (pour 5 matches).</li> </ul>
<b>4</b>	<b>Réapparition de :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Violence contre les personnes ayant entraîné des blessures</li> <li>utilisation d'armes, d'engins pyrotechniques ou d'objets contre des personnes pendant la phase de probation de l'étape 3</li> </ul>	<b>Jeu à huis clos pour 1 match + 5 matches de probation</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Exclusion de spectateurs lors d'un match à domicile de l'équipe des supporters fautifs</li> <li>Des mesures de niveau 1 en cascade sont également prises (pour 5 matches)</li> </ul>
<b>5</b>	<b>Réapparition de :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Violence contre les personnes ayant entraîné des blessures</li> <li>utilisation d'armes, de pyrotechnie ou d'objets contre des personnes pendant la phase de probation de l'étape 4</li> </ul>	<b>Jeu à huis clos pour 2 matches + 5 matches de probation</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Exclusion de spectateurs lors de deux matches à domicile de l'équipe des supporters fautifs</li> <li>Des mesures de niveau 1 en cascade sont également prises (pour 5 matches)</li> </ul>

### 4.3 Justification du modèle à partir des résultats de l'atelier et de la consultation

Les paragraphes suivants expliquent comment les résultats de l'atelier "Modèle en cascade" et de la "Consultation sur le modèle en cascade" ont été intégrés dans l'élaboration du modèle. Le chapitre 4.3.1 aborde les différents niveaux de cascades. Chapitre 4.3.2 contient diverses explications supplémentaires.

#### 4.3.1 Explications sur les niveaux en cascade

##### Niveau en cascade 1 :

- > L'allumage de fusées éclairantes, de feux de Bengale ou de pots fumigènes n'entraîne explicitement **pas** le déclenchement du niveau 1 de la cascade. La raison en est que les participants à l'atelier étaient d'accord sur le fait que ces objets présentent un potentiel de risque bien moindre que les pétards et les feux d'artifice. Le déclenchement de mesures n'est donc pas indiqué (voir chapitre 2.2.1.1 et 2.2.1.2). Cette mesure tient également compte du fait que de nombreux participants à la consultation estiment que la pyrotechnie n'est pas dangereuse et qu'elle fait partie de la culture des supporters (cf. chapitre 3.3.2). 3.3.2.2).
- > Les résultats de l'atelier montrent que les parties prenantes sont extrêmement unanimes sur le fait qu'une mesure au sens de l'approche des personnes dangereuses ou du débriefing opérationnel doit représenter le niveau 1 de la cascade (cf. chapitre 2.2.2.3). Le débriefing obligatoire associe les deux éléments.
- > La consultation a également montré que ce niveau en cascade est très bien accueilli, en particulier par les "supporters généraux" et les "parties prenantes du football & de la ligue" (cf. chapitre 3.3.2).
- > Dans le groupe A de l'atelier, les participants à la discussion étaient en outre d'accord sur le fait que les moyens de prévention existants ne sont pas suffisamment utilisés et qu'ils sont "érodés". Le niveau 1 utilise les moyens existants comme mesure contraignante et responsabilise en même temps les clubs - ce dernier point a également été réclamé par de nombreux participants à l'atelier (cf. chapitre 2.2.2.1).
- > Les participants à l'atelier étaient d'accord sur le fait que des actes isolés ne doivent pas être un élément déclencheur (p. ex. des querelles privées entre supporters individuels), mais qu'il doit y avoir un caractère de groupe. Des décisions incompréhensibles pour les virages pourraient susciter des actions de protestation (ce qui est également confirmé par les résultats du chapitre 2.2.2.4 sont étayées). Le niveau 1 de la cascade aide à faire cette distinction (acte individuel ou acte de groupe) de manière fiable. Les supporters ou leurs représentants sont impliqués à partir du niveau 1 par le biais d'une discussion obligatoire de la situation, ce qui facilite l'apaisement de la situation.

##### Niveau de cascade 2 :

- > Si des fusées éclairantes, des feux de Bengale ou des pots de fumée sont lancés, ces engins pyrotechniques présentent également un potentiel de risque considérable (cf. chapitre "Les engins pyrotechniques"). 2.2.1.1). C'est pourquoi la mise en danger de personnes par le jet d'engins pyrotechniques en tout genre déclenche le niveau 2 de la cascade.
- > L'atelier n'a pas permis d'attribuer clairement des mesures au niveau 2. C'est pourquoi nous appliquons ici une mesure qui, selon le chapitre 2.2.2.3 jouit d'une acceptation relativement élevée<sup>8</sup> et se situe dans la moyenne en ce qui concerne la rigueur des mesures.

<sup>8</sup> Les résultats du projet "Biglietto+" viennent étayer cette affirmation. Les parties prenantes interrogées dans le cadre de Biglietto+ ont indiqué qu'après les stratégies de désescalade et l'approche du "good hosting", la vidéosurveillance systématique et à haute résolution était la mesure la plus judicieuse pour éviter les débordements de supporters (cf. rapport final, p. 55).

- > Une admission plus stricte et une surveillance vidéo renforcée visent en fin de compte aussi la prévention (p. ex. empêcher le port de pyros ou d'armes) et la poursuite d'un seul délinquant (identification des auteurs à l'aide du matériel vidéo). Ces mesures n'ont donc pas seulement un caractère répressif, mais répondent en outre aux exigences largement répandues de prévention et de poursuite des délinquants individuels.
- > Un autre argument en faveur de l'application de ces mesures est que tant les contrôles d'entrée plus stricts que la surveillance vidéo renforcée constituent une extension des mesures existantes. On peut donc partir du principe que ces mesures sont faciles à mettre en œuvre par rapport à d'autres.
- > Les résultats de la consultation ont conduit à une clarification de la mesure de vidéosurveillance. De nombreux participants ont entendu par "reconnaissance faciale" une reconnaissance faciale automatisée par un logiciel et ont exprimé des doutes quant à l'admissibilité juridique de la mesure. C'est pourquoi le terme "reconnaissance faciale" a été remplacé par "constatation de l'identité sur la base de la vidéosurveillance" (formulation exacte : voir la documentation relative à la précision : cf. Annexe C : Modifications suite à la consultation).

### Niveau de cascade 3 :

- > La mesure de ce niveau en cascade s'explique d'une part par le fait que tous les participants à l'atelier, **sans exception**, sont d'avis que la violence envers des personnes non impliquées doit conduire à des mesures (cf. chapitre 2.2.1.1). De plus, la violence à l'encontre de personnes non impliquées est perçue comme l'acte de violence le plus grave commis par les supporters. Il est donc logique d'introduire ici une mesure qui est jugée sévère (chapitre 2.2.2.3: attribution principalement aux niveaux 4 et 5).
- > Un autre argument en faveur de la fermeture de secteur est que la violence envers les personnes blessées dans le cadre d'une action de groupe est également considérée par les parties prenantes du football comme une ligne rouge à ne pas franchir. C'est ce que montre l'exemple de la situation discutée dans l'atelier autour des incidents du match du FCB contre YB du 4 avril 2023. Selon les participants à l'atelier, après l'apparition de violences contre des personnes blessées lors de ce match, les supporters étaient également d'accord avec la mesure de fermeture de secteur qui avait été décidée (voir le chapitre "Mesures de fermeture de secteur"). 2.2.1.3). Il y a donc lieu de supposer que cette mesure est perçue par les supporters comme une mesure très dure, mais qu'ils la soutiennent malgré tout.
- > Certes, la mesure du niveau 3 en cascade est souvent critiquée dans le cadre de la consultation comme étant une punition collective (cf. chapitre 3.3.4.2), mais en même temps, aucune proposition de mesures alternatives pouvant constituer une alternative au sens du modèle visé n'est mentionnée (cf. chapitre 3.3.8 ainsi que le chapitre 3.3.11).
- > L'arrêt supplémentaire de la vente de billets est nécessaire pour éviter que les supporters des virages ne se rabattent sur les secteurs de spectateurs normaux (voir chapitre 2.2.2.1).
- > La fermeture des secteurs doit intervenir rapidement, afin que la mesure soit clairement identifiable par les supporters comme une réaction aux débordements.
- > Une fermeture de secteur lors d'un deuxième match peut être utilisée lorsque l'ambiance entre les supporters de deux clubs est très tendue et qu'il faut s'attendre à des débordements lors du prochain match des deux équipes.

**Niveau de cascade 4 :**

- > Le niveau quatre est déclenché en cas de débordement grave pendant la phase de probation. Selon de nombreuses parties prenantes, une telle escalade est tout à fait inhabituelle en Suisse.
- > Seuls les matches à huis clos sont considérés comme sévères en termes de mesures, conformément aux résultats de l'atelier (cf. chapitre "Les mesures"). 2.2.2.3) se situent encore au-dessus de la fermeture du secteur d'accueil. Le classement au niveau 4 est donc cohérent.

**Niveau de la cascade 5 :**

- > Le niveau cinq intervient en cas de nouveaux débordements graves pendant la phase de probation.
- > Comme indiqué dans Annexe C : Modifications suite à la consultation le projet de modèle en cascade élaboré après l'atelier prévoyait initialement le retrait de l'autorisation en combinaison avec une défaite par forfait au niveau 5 de la cascade. Lors de la consultation, de très nombreux participants se sont montrés critiques, notamment à l'égard de la défaite par forfait (cf. chapitre 3.3.6.2). L'intervention dans la compétition sportive en tant que mesure de sanction a été fortement rejetée. En outre, il a été suggéré que les défaites par forfait pourraient être sciemment provoquées par des actions sous fausse bannière de la part de groupes de supporters, créant ainsi des incitations aux débordements. Sur la base de ces constatations, il est renoncé à la mesure de retrait de l'autorisation et à la défaite par forfait. En lieu et place, le niveau 5 en cascade renforce le niveau 4 en cascade en organisant deux matches supplémentaires (c'est-à-dire en plus du match à huis clos organisé au niveau 4).

**4.3.2 Informations supplémentaires**

- > *Concernant les déclencheurs de tous les niveaux de la cascade* : pour tous les niveaux de la cascade, un nombre important de participants étaient d'avis que le déclencheur n'était pas assez précisément défini. Cela met en évidence l'importance des points suivants :
  - L'application du modèle en cascade doit être *transparente, compréhensible* et surtout *uniforme*. Afin de garantir une telle application, il est proposé de désigner un groupe spécialisé pour l'application du modèle en cascade, qui sera responsable du déroulement du processus d'application (cf. chapitre "Processus d'application"). 4.4Présentation du processus d'application).
  - Non seulement les déclencheurs contenus dans le modèle (ainsi que d'éventuelles explications détaillées à leur sujet), mais aussi le processus d'application ainsi que le champ d'application prévu du modèle en cascade (cf. chapitre 4.5) doivent être clairement communiqués.
  - Il faut une certaine marge de manœuvre, de sorte que les circonstances puissent être prises en compte.
- > Concernant le niveau 1 en cascade : les directives de la SFL sur les responsables de la sécurité et les responsables des supporters permettront probablement d'utiliser des instruments et des réglementations existants (voir respectivement le chapitre I, article 3 des règlements)<sup>9</sup> . Une intégration dans les procédures des alliances de clubs prévues est également envisageable.
- > *Concernant le niveau 2 de la cascade* : il faut tenir compte des recoupements possibles avec le concept de good hosting.

<sup>9</sup> Chapitre I, article 3 aussi bien dans les "Directives de la SFL concernant la fonction et les tâches des responsables de la sécurité des clubs" que dans les "Directives de la SFL concernant la fonction et les tâches des responsables des supporters des clubs".

Directives relatives aux responsables de la sécurité :

[https://www.sfl-org.ch/fileadmin/user\\_upload/www.sfl.ch/Downloads/Reglemente\\_de/sicherheit/Richtlinien\\_Sicherheitsverantwortliche\\_SFL.pdf](https://www.sfl-org.ch/fileadmin/user_upload/www.sfl.ch/Downloads/Reglemente_de/sicherheit/Richtlinien_Sicherheitsverantwortliche_SFL.pdf)

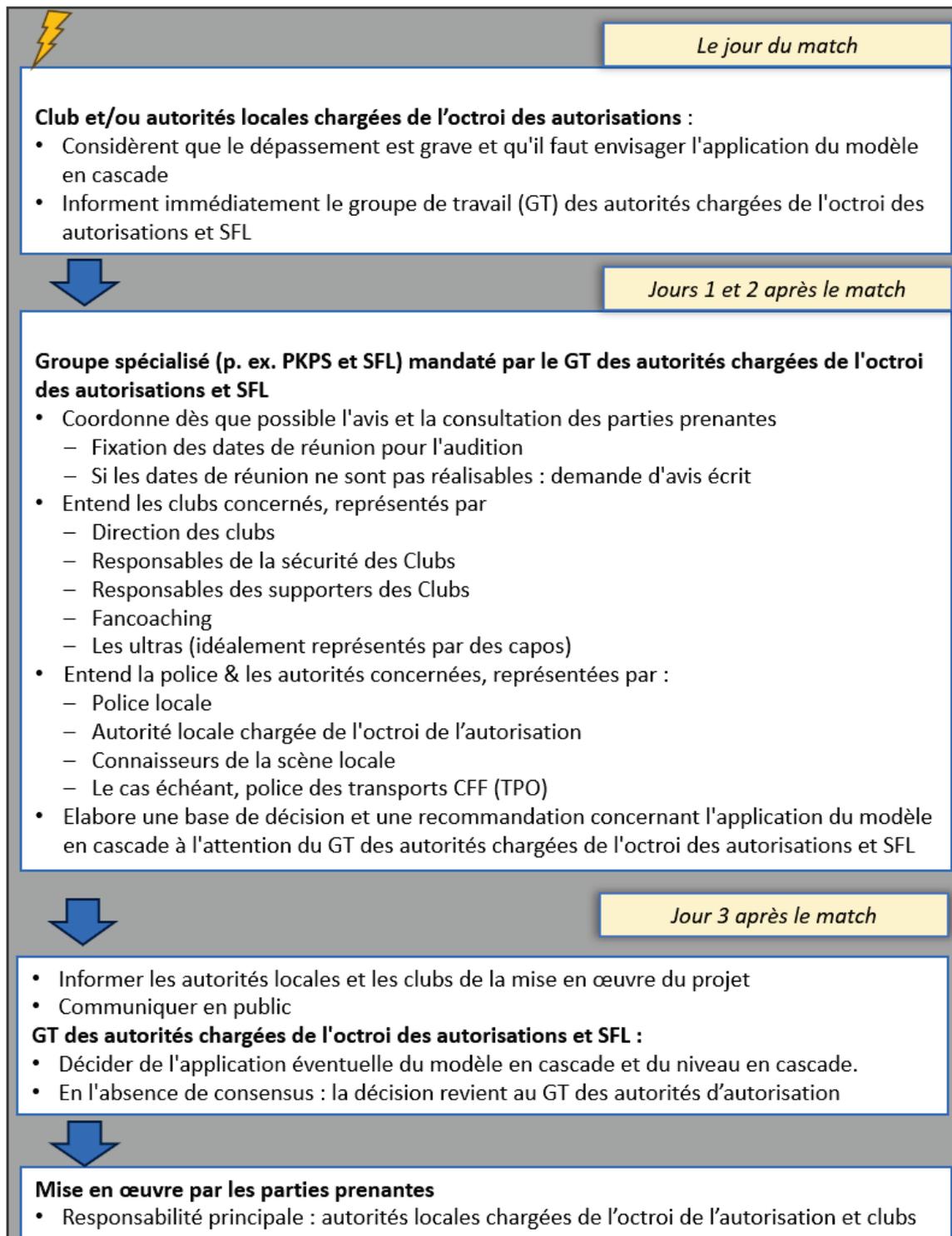
Directives responsables des supporters :

[https://www.sfl-org.ch/fileadmin/user\\_upload/www.sfl.ch/Downloads/Reglemente\\_de/sicherheit/Richtlinien\\_Fanverantwortliche\\_SFL.pdf](https://www.sfl-org.ch/fileadmin/user_upload/www.sfl.ch/Downloads/Reglemente_de/sicherheit/Richtlinien_Fanverantwortliche_SFL.pdf)

- > Pour les débordements qui, selon les participants à l'atelier, doivent déclencher directement des mesures (chapitre 2.2.1.3), seuls la violence contre des personnes non impliquées et l'utilisation d'armes font l'unanimité. Le modèle en tient compte en ce sens qu'une mesure sévère (fermeture de secteur au niveau 3) n'est directement déclenchée que pour ces débordements.
- > Pour toutes les autres formes de débordements, le niveau 1 déclenche d'abord une mesure qui ne touche pas encore directement les supporteurs. Ce n'est qu'en cas de récurrence qu'une mesure touchant les supporteurs est prise au niveau 2 avec la variante "Entrée plus sévère". Cela coïncide avec les résultats présentés au chapitre 2.2.1.3 (débordements devant conduire à des mesures en cas de récurrence).
- > Le modèle prend en compte les éléments décrits au chapitre 2.2.2.4 résultats présentés, selon lesquels des débordements plus graves entraînent un renforcement/une prolongation des mesures et le non-respect des mesures est sanctionné.
- > Le modèle tient compte, avec la phase de probation, des résultats présentés au chapitre 2.2.2.4. S'il n'y a pas de débordements et que la mesure est respectée, le niveau de la cascade est réduit.
- > La crainte que le modèle entraîne une révolte / une résistance / une escalade de la part des supporteurs (cf. chapitre 2.2.2.4), les deux premiers niveaux de la cascade s'inspirent fortement des propositions des supporteurs et du dialogue souvent demandé. De plus, tant le niveau 1 de la cascade que le processus proposé pour l'application du modèle (voir chapitre 4.4) prévoient d'impliquer les supporteurs, de sorte que les mesures imposées devraient également être compréhensibles pour les virages de supporteurs. Pour cette raison également, les mesures du niveau 1 en cascade sont automatiquement déclenchées aux niveaux 2 à 5.

#### 4.4 Présentation du processus d'application du modèle en cascade

Dans le cadre de l'atelier, il a été possible d'élaborer avec les participants un processus qui définit clairement la procédure à suivre en cas de débordements de supporters. Ce processus a été largement approuvé lors de la consultation et n'a donc été précisé que sur quelques points (cf. Annexe C : Modifications suite à la consultation). Le processus est présenté ci-après et fait l'objet du chapitre suivant. 4.4.1 commenté en complément.



#### 4.4.1 Compléments au processus :

En complément du processus présenté, les points suivants doivent être pris en compte :

##### **Application uniforme du modèle en cascade par un groupe spécialisé dédié**

L'un des principaux objectifs du modèle en cascade est de prendre des mesures uniformes dans toute la Suisse. Cet objectif ne peut être atteint que si le processus d'application du modèle est mené de manière uniforme pour tous les débordements de supporters ou événements. Il est donc recommandé de désigner un groupe spécialisé qui, sur mandat du groupe de travail (GT) "Autorités chargées de délivrer les autorisations" et de la SFL, sera responsable du processus d'application pour tous les événements. La mise en place d'un tel groupe spécialisé est recommandée pour plusieurs raisons :

- > Ni le GT Autorités délivrant les autorisations ni la SFL ne disposent des ressources nécessaires pour coordonner le processus d'application du modèle en cascade dans les cas individuels. Un groupe spécialisé dédié peut être le premier interlocuteur après les événements et garantir que le processus d'application du modèle en cascade se déroule de manière uniforme, transparente et aussi rapidement que possible (voir également le paragraphe ci-dessous sur la nécessité d'une décision en temps utile).
- > En tant qu'instance autonome, le groupe spécialisé peut agir indépendamment des parties impliquées (clubs, autorités locales, GT Autorités compétentes en matière d'autorisation, SFL) et garantir ainsi une application neutre et impartiale du modèle en cascade. En outre, le groupe d'experts peut servir de centre de compétences sur le modèle en cascade et fournir aux décideurs, par exemple après consultation des parties prenantes, des informations complémentaires sur les décisions antérieures ainsi que des recommandations qui en découlent.
- > Même si le modèle en cascade définit des déclencheurs clairs pour chaque niveau de la cascade, la diversité potentielle des débordements de supporters est telle qu'une marge d'appréciation doit être laissée lors de leur évaluation. L'intervention du groupe spécialisé garantit que cette marge d'appréciation est utilisée de manière uniforme et cohérente lors de l'évaluation des débordements. Cela serait beaucoup plus difficile si les débordements étaient évalués à chaque fois par une instance différente. L'évaluation uniforme par le groupe d'experts prévient ainsi l'apparence d'une évaluation arbitraire. Il convient d'accorder une très grande importance à ce point, car tant les résultats de l'atelier que ceux de la consultation ont montré que les mesures ne sont acceptées par les supporters et les parties prenantes du football que si leur application est transparente et compréhensible.
- > Différentes autorités locales chargées de délivrer les autorisations seront impliquées dans la mise en œuvre des mesures. Le cas échéant, des sanctions doivent être prises, qui ne relèvent pas de la compétence d'une autorité d'autorisation (p. ex. fermeture de secteur lors d'un "match à l'extérieur"), ce qui nécessite une coordination correspondante. Ici aussi, le groupe spécialisé peut soutenir le GT "Autorités compétentes en matière d'autorisations" et la SFL en ce qui concerne la coordination.

Il est judicieux de recruter pour le groupe spécialisé des personnes du côté de "Police & Autorités" **et** du côté de "Football & Ligue" qui disposent déjà de solides connaissances thématiques acquises au sein d'organes existants. Les collaborateurs de la Plate-forme de coordination policière pour le sport (PKPS) ou les chargés de sécurité de la SFL en sont des exemples.

### Nécessité d'une décision en temps utile

Du point de vue des participants à l'atelier, le plus grand défi consiste à pouvoir mener à bien le processus de décision dans les meilleurs délais afin de pouvoir, dans l'idéal, appliquer les mesures dès les jeux suivants (voir chapitre 2.2.3). Les participants à la consultation ont également exprimé des craintes quant à la complexité du processus et au nombre de parties impliquées (cf. chapitre 9.3). 3.3.9). Afin de pouvoir appliquer les mesures le plus rapidement possible, une décision devrait idéalement être disponible dans les trois jours suivant le match. Il est donc recommandé de procéder comme suit :

- > La décision de déclencher ou non le processus doit être annoncée le plus rapidement possible. Idéalement, cette décision doit être prise le jour même du débordement du fan et les parties prenantes à consulter peuvent être informées.
- > La convocation des parties prenantes à consulter par le groupe d'experts doit se faire comme suit :
  - Clubs concernés : le groupe spécialisé contacte les clubs concernés. Les clubs s'assurent que la direction, les responsables de la sécurité, les responsables des supporters, le fancoaching et les virages des supporters prennent connaissance de l'audition.
  - Personnes concernées "Police & autorités" : Le groupe spécialisé contacte la police locale. Celle-ci s'assure qu'en plus de la police locale, l'autorité locale chargée de délivrer les autorisations ainsi que, le cas échéant, la police des transports des CFF (TPO) prennent part à l'audition.
- > Dans l'idéal, la consultation des parties prenantes a lieu le lendemain du débordement de supporters, de sorte qu'une décision du groupe de travail "Autorisation" puisse être prise deux jours après le débordement et communiquée le troisième jour après le débordement.
- > Il est judicieux d'annoncer à l'avance le déroulement temporel en cas de débordements de supporters (par exemple, le moment d'une éventuelle consultation des parties prenantes). Les accords au sein des alliances de clubs prévues peuvent être envisagés comme plate-forme de communication.

### Audition des supporters

Le groupe d'intérêt "Football & Ligue", dont notamment des représentants des supporters et du fancoaching, a exprimé le fait qu'une décision sans consultation des supporters et des groupements de supporters ne peut pas être acceptée et qu'il existe un risque d'actions de protestation. Parallèlement, il a été fait remarquer que la communication avec les groupements de supporters est liée à des difficultés, car ceux-ci 1) insistent souvent sur l'anonymat et 2) doivent donc être représentés par le fancoaching ou les responsables des supporters des clubs. Une représentation des groupes de supporters par ce que l'on appelle les "capos" serait idéale, mais difficile à mettre en œuvre. Il en résulte les implications suivantes :

- > Les canaux par lesquels les groupes de supporters seront impliqués doivent être clairement définis à l'avance.
- > Comme il peut être difficile pour les supporters de se rendre à des réunions prévues à court terme, mais que l'audition des supporters revêt une grande importance, il faut s'assurer que les supporters ont la possibilité de prendre position, même si les réunions ne peuvent pas être tenues. Une alternative consiste à prendre position par écrit sur les incidents à l'attention du groupe d'experts.
- > Il convient de responsabiliser de manière conséquente le fancoaching ainsi que les responsables des supporters et de la sécurité des clubs. Les directives de la SFL sur les responsables des supporters et de la sécurité<sup>10</sup> permettent de sanctionner tout manquement aux obligations.

<sup>10</sup> Cf. en particulier le chapitre I, article 3, tant dans les "Directives de la SFL concernant la fonction et les tâches des responsables de la sécurité des clubs" que dans les "Directives de la SFL concernant la fonction et les tâches des responsables des supporters"

#### 4.5 Champ d'application du modèle en cascade

Pour les débordements liés à une manifestation sportive déterminée à prendre en compte dans le modèle en cascade, il a été suggéré de prévoir le même champ d'application que pour le concordat sur le hooliganisme. L'interprétation suivante du Tribunal fédéral concernant le concordat sur le hooliganisme est déterminante pour le champ d'application du modèle en cascade :

"Le lien avec une manifestation sportive est considéré comme établi lorsqu'il existe une proximité temporelle et thématique avec la manifestation et que l'acte a un lien avec les supporters de l'une des équipes participantes. Il ne fait aucun doute qu'une certaine période de quelques heures avant et après les matchs doit être couverte pour atteindre l'objectif de prévention de la violence. En outre, le champ d'application géographique ne doit pas être trop restreint, car les actes de violence imputables à la manifestation sportive ou à ses visiteurs ne se produisent souvent pas uniquement dans le stade ou dans ses environs immédiats, mais dans un périmètre plus large, comme par exemple dans les centres-villes ou sur les itinéraires de voyage". - BGE 140 I 2 P. 20

L'application de ce champ d'application a été approuvée par la majorité des participants à l'atelier (cf. chapitre "Les objectifs"). 2.2.1.6). Les "stakeholders football & autorités" ont certes exprimé des réserves quant au fait que des événements qui ne sont pas liés à des matches de football entraîneraient également des mesures selon cette interprétation. Il est toutefois possible de tenir compte de ces préoccupations en garantissant une application uniforme et surtout transparente du modèle. Dans ce contexte, il convient de souligner l'importance du processus d'application du modèle (cf. chapitre "Processus d'application du modèle"). 4.4) et la nécessité du groupe d'experts qui y est prévu.

#### 4.6 Aspects juridiques

La Suisse est organisée de manière fédérale et les cantons disposent d'une autonomie considérable en matière de sécurité intérieure. A court terme, il ne faut pas s'attendre à ce que le modèle en cascade devienne une loi fédérale ou un accord entre les cantons au sens du concordat sur le hooliganisme. Par conséquent, l'application des mesures prévues dans le modèle en cascade n'est soumise à aucune obligation juridique. Pour que l'objectif général - l'application uniforme dans toute la Suisse de mesures en réaction à des débordements - puisse être atteint, le modèle en cascade doit donc être soutenu de manière conséquente par les parties prenantes concernées (en particulier la SFL, la CCDJP et les autorités locales).

Afin d'éviter tout chevauchement avec les dispositions légales existantes, les doutes concernant l'admissibilité juridique des différentes mesures ont été pris au sérieux. Les mesures mises en doute d'un point de vue juridique ont été supprimées du modèle. On craignait par exemple que le modèle initial ne favorise la reconnaissance faciale automatisée à l'aide de logiciels. La reconnaissance faciale automatisée relève du champ d'application de la loi fédérale sur la protection des données (LPD). Les lois locales ou cantonales peuvent également contenir des dispositions supplémentaires concernant l'utilisation de la reconnaissance faciale automatisée, en particulier lorsqu'elle est utilisée dans certains contextes tels que les systèmes de surveillance publique ou dans le domaine de la sécurité. Par ailleurs, on a renoncé à inclure dans le modèle des mesures relevant du droit du sport telles que la défaite par forfait.

---

Directives relatives aux responsables de la sécurité :

[https://www.sfl-org.ch/fileadmin/user\\_upload/www.sfl.ch/Downloads/Reglemente\\_de/sicherheit/Richtlinien\\_Sicherheitsverantwortliche\\_SFL.pdf](https://www.sfl-org.ch/fileadmin/user_upload/www.sfl.ch/Downloads/Reglemente_de/sicherheit/Richtlinien_Sicherheitsverantwortliche_SFL.pdf)

Directives responsables des supporters :

[https://www.sfl-org.ch/fileadmin/user\\_upload/www.sfl.ch/Downloads/Reglemente\\_de/sicherheit/Richtlinien\\_Fanverantwortliche\\_SFL.pdf](https://www.sfl-org.ch/fileadmin/user_upload/www.sfl.ch/Downloads/Reglemente_de/sicherheit/Richtlinien_Fanverantwortliche_SFL.pdf)

## 4.7 Conclusion

Le présent projet avait pour objectif d'élaborer, avec la participation des principales parties prenantes, un modèle en cascade qui définisse des mesures uniformes et cohérentes à l'échelle nationale en réaction aux débordements de supporters, et ce dans le but général d'éviter de nouveaux débordements. Il s'agissait également de mettre en évidence les chances et les risques d'un tel modèle et de définir un processus pour l'application du modèle en cascade, l'objectif étant de l'introduire pour la saison de football 2024/2025.

Comme le montre le présent rapport, les objectifs susmentionnés ont pu être atteints. Le présent chapitre a donc pour but de présenter, en guise de conclusion, une intégration globale des résultats et du modèle en cascade élaboré. Le modèle en cascade est tout d'abord replacé dans le contexte des mesures prises jusqu'à présent (cf. chapitre 7.4.2). 4.7.1). Ensuite, les principales positions des parties prenantes seront synthétisées et il sera montré comment elles ont été intégrées dans le modèle en cascade (chapitre 4.7.2). Enfin, des recommandations sont formulées en vue de l'introduction du modèle en cascade (chapitre 4.8).

### 4.7.1 Le modèle en cascade dans le contexte des mesures prises jusqu'à présent

Suite aux graves débordements de supporters en octobre 2021, la CCDJP, la CCPCS et la SFL ont lancé ensemble le projet "Biglietto+" en 2022. Outre la clarification de la faisabilité des billets personnalisés dans le cadre de "Biglietto+", un état des lieux scientifiquement fondé et largement étayé a été élaboré, dans lequel les mesures possibles pour minimiser les débordements de supporters dans le cadre de matches de football ont été évaluées.

Cet état des lieux a montré que tous les groupes d'intérêt sans exception s'accordent à dire que la violence et les débordements doivent être évités en premier lieu de manière préventive et par le dialogue - une perspective qui s'est également clairement confirmée dans le projet Modèle en cascade. Les mesures répressives ne doivent être appliquées que si les approches douces et préventives n'apportent pas d'amélioration de la situation sécuritaire.

Depuis, cette approche a été poursuivie de manière extrêmement cohérente dans le cadre de la poursuite de la collaboration entre la CCDJP, la CCPS, la SFL et d'autres parties prenantes. Les mesures préventives existantes suivantes ont été poursuivies :

- > Concept de "good hosting" de la SFL
- > Engagement de responsables des supporters par les clubs
- > Fancoaching socioculturel

Le présent projet "Progresso" prévoit en outre d'étendre les approches préventives aux mesures suivantes :

- > Introduction d'alliances de clubs
- > Optimisation des voyages de supporters

Dans ce contexte, il apparaît clairement que le modèle en cascade est l'un des nombreux éléments d'une panoplie complète d'instruments visant à éviter les débordements de supporters. Dans le débat souvent émotionnel sur les mesures visant à éviter la violence des supporters, on oublie vite que ces instruments (malgré les mesures répressives prévues dans le modèle en cascade) mettent fortement l'accent sur le dialogue et la prévention. C'est ce qui est apparu récemment dans la couverture médiatique de la consultation sur le modèle en cascade qui a précédé le présent rapport.

Selon les auteurs de ce rapport, ce débat n'est pas seulement émotionnel dans le public, mais aussi parmi les parties prenantes impliquées. Cela a parfois pour conséquence que les parties prenantes impliquées se

focalisent de manière disproportionnée sur les divergences entre les parties prenantes et que les objectifs et perspectives communs des parties prenantes ainsi que les prestations communes fournies jusqu'à présent passent au second plan. C'est pourquoi les auteurs tiennent à mettre en évidence les positions des parties prenantes et leur prise en compte dans le modèle en cascade.

#### **4.7.2 Principales positions des parties prenantes et prise en compte dans le modèle en cascade**

##### **Le dialogue, un élément important - même dans le modèle en cascade**

Comme indiqué ci-dessus, toutes les parties prenantes s'accordent à dire que le dialogue entre les parties prenantes est un élément important pour éviter les débordements de supporters. Cette idée est également reprise dans le modèle en cascade, qui oblige les parties prenantes à dialoguer avec les mesures du niveau 1 de la cascade. En raison de la grande importance du dialogue, ces mesures sont également prises à chaque autre niveau de la cascade - le dialogue est donc un élément absolument central du modèle en cascade, indépendamment des autres mesures déclenchées par le modèle en cascade.

##### **La violence contre les personnes comme ligne rouge, mais peu d'accord sur les mesures à prendre**

Les parties prenantes sont également d'accord sur le degré de gravité des débordements. La principale conclusion à cet égard est que la violence envers les personnes constitue pour toutes les parties prenantes concernées, sans exception, une ligne rouge à ne pas franchir.

En revanche, il y a peu d'unanimité sur la manière de réagir aux débordements des supporters. Il faut noter que les mesures du modèle en cascade sont jugées de manière controversée et que, du côté de "Football & Ligue", il existe souvent une opposition de principe au modèle et, plus encore, aux mesures répressives qui ne concernent pas directement les seuls auteurs de violences.

Même s'il y a peu d'unanimité sur les sanctions concrètes à prendre en réaction aux débordements de supporters, la violence contre les personnes se retrouve comme ligne rouge dans le modèle en cascade : concrètement, des mesures moins sévères sont d'abord appliquées aux niveaux inférieurs de la cascade (niveaux 1 et 2, qui sont prononcés en réaction aux débordements de supporters sans violence contre les personnes). L'obligation de faire le point de la situation (niveau 1) ainsi que l'admission plus stricte (niveau 2) ne concernent pas les supporters, ou seulement faiblement. L'application de mesures sévères en réaction à la violence contre les personnes, qui est également clairement condamnée par les supporters, prend les supporters au mot. Les mesures des niveaux en cascade 3, 4 et 5 semblent donc justifiées. Les événements passés ont montré que lors de tels incidents, les mesures prises sont également soutenues par les supporters. On peut espérer que ce sera également le cas lors d'éventuels événements futurs.

##### **Les contributions de tous les groupes d'intérêt se retrouvent dans le modèle en cascade**

Au terme du projet "Biglietto+", les participants ont fait le constat suivant : "La collaboration d'égal à égal entre les autorités et la ligue, avec la participation des personnes concernées, a en soi valeur de signal et doit absolument être poursuivie".<sup>11</sup>

Du point de vue des auteurs, la poursuite de cette collaboration est réussie. Certes, le fancoaching et les supporters organisés n'étaient pas prêts à participer à l'atelier. C'est surprenant, car le football insiste très souvent sur la nécessité du dialogue. Néanmoins, les différentes perspectives des parties prenantes ont pu être présentées de manière transparente et complète, tant lors de l'atelier sur le modèle en cascade que

<sup>11</sup> [Lien](#) vers le communiqué de presse du 13 mars 2023.

lors de la consultation. En conséquence, les contributions de tous les groupes d'acteurs se retrouvent dans le modèle en cascade. Deux exemples permettent d'illustrer ce point : D'une part, le processus d'application du modèle en cascade et la définition du champ d'application ont pu être élaborés dans le cadre de l'atelier sur la base des propositions des parties prenantes "police et autorités". D'autre part, les réactions des supporters lors de la consultation ont conduit à renoncer, au niveau 5 de la cascade, au retrait de l'autorisation initialement envisagé pour le déroulement du match et une défaite par forfait. La manière dont les différentes perspectives ont été intégrées en détail dans le modèle en cascade peut être expliquée en particulier au chapitre 4.3.1 du présent rapport et ne sera pas repris ici pour des raisons de place.

Dans le cadre de ce sous-projet, un dialogue intensif a été mené avec toutes les parties prenantes, les perspectives de chacune d'entre elles étant largement prises en compte. Du point de vue des auteurs, le modèle représente un compromis issu d'un long processus commun.

### **Sur l'introduction du modèle en cascade**

Tant lors de l'atelier que lors de la consultation, les parties prenantes du côté du football et les parties prenantes de la "police et des autorités" ont exprimé des craintes quant au fait que l'introduction du modèle puisse entraîner une révolte, une résistance, une escalade de la part des supporters. Dans ce contexte, les parties prenantes partent du principe que le modèle en cascade ne permettra guère d'éviter les débordements de supporters à court terme. Même à moyen terme, la plupart des parties prenantes ne s'attendent pas à ce que le modèle permette d'éviter les débordements de supporters - seule la "police et les autorités" font preuve d'optimisme à cet égard.

Afin d'éviter d'éventuelles réactions négatives à l'introduction des mesures (révolte, résistance, escalade), les décisions relatives à l'application des mesures doivent être transparentes et compréhensibles pour tous. Afin de garantir une mise en œuvre standardisée et équitable en Suisse, les parties prenantes ont élaboré un processus d'application qui fait l'objet d'un consensus élevé parmi les parties prenantes.

## **4.8 Recommandations**

Le contexte dans lequel le modèle en cascade a été élaboré ainsi que les perspectives des parties prenantes ont permis de formuler des recommandations, qui sont présentées ci-après.

### **Communication**

En raison du caractère polarisant du modèle en cascade, il convient d'accorder une importance extrême à la communication, en particulier lors de l'introduction du modèle. Il convient de tenir compte des éléments suivants :

- > Avant d'introduire le modèle, il est recommandé d'informer activement toutes les parties prenantes du résultat des travaux. Le modèle en cascade et le processus d'application doivent être communiqués de manière transparente.
- > Toutes les parties prenantes, y compris les supporters, les clubs et les autorités, devraient être en mesure de comprendre comment le modèle en cascade a été élaboré. En particulier, les nombreuses contributions concrètes des parties prenantes au modèle en cascade devraient être mises en évidence.
- > Il convient de souligner à chaque étape de la communication que le modèle en cascade fait partie d'un ensemble complet d'instruments visant à prévenir les débordements de supporters. Bien que le modèle en cascade comporte des mesures répressives, il ne fait aucun doute que l'ensemble des instruments est fortement axé sur la prévention et le dialogue. Cela doit être mis en évidence. Concrètement, les points suivants peuvent être communiqués à cet égard :

- Le modèle en cascade n'est pas en contradiction avec les mesures préventives, mais contient également des éléments préventifs.
  - Les mesures préventives en dehors du modèle en cascade sont poursuivies par toutes les parties prenantes (fan coaching, approche du "good hosting") et développées (introduction d'alliances entre clubs, optimisation des déplacements de supporters).
  - D'autres mesures préventives sont explicitement saluées. Il s'agit notamment de mesures telles que les initiatives des associations de supporters, l'amélioration des infrastructures des stades ou les programmes de formation pour le personnel de sécurité. En dehors du modèle, le dialogue entre les supporters, les clubs et les autorités de sécurité devrait également être encore renforcé.
- > Les avantages du modèle en cascade pour les parties prenantes devraient être communiqués aux parties prenantes. Exemples :
- Toutes les parties prenantes :
    - Transparence en ce qui concerne la réaction aux événements.
    - Procédure standardisée et prévisible pour l'application des mesures.
  - Les fans, les clubs et la ligue :
    - Le modèle en cascade a permis de trouver une alternative aux tickets personnalisés.
    - Les supporters, les clubs et la ligue sont systématiquement impliqués et consultés.
  - Police, autorités & politique
    - Le modèle en cascade facilite la décision d'appliquer des mesures, car les mesures sont déjà définies.
    - Les services locaux sont déchargés, car le groupe spécialisé assume des tâches de coordination.

### **Introduction et application du modèle**

Des réactions négatives ne sont pas à exclure, notamment lors de l'introduction du modèle ainsi que lors de l'imposition d'un niveau élevé de cascades. Afin de prévenir les réactions négatives, il convient de s'assurer des points suivants :

- > Les enquêtes sur les débordements devraient être menées de manière équitable, objective et transparente. Cela concerne notamment la collaboration des parties prenantes avec le groupe spécialisé, qui peut garantir une évaluation fondée d'un événement. Le groupe spécialisé prévu dans le processus joue donc un rôle essentiel.
- > Les décisions d'appliquer des mesures doivent être transparentes et compréhensibles pour les supporters afin qu'ils les acceptent. Les mesures imposées doivent donc être communiquées de manière claire et cohérente. Cela devrait également inclure une communication sur les raisons des mesures.
- > De nombreux arguments plaident pour que les mesures ne soient pas seulement décidées rapidement, mais qu'elles soient également appliquées le plus tôt possible après l'événement grave. Cela nécessite une bonne coordination entre les parties prenantes impliquées, qui doit être assurée à chaque étape.

### **Responsabilité des parties prenantes**

- > Le modèle en cascade n'exonère en aucun cas les parties prenantes concernées de leur responsabilité d'œuvrer de leur mieux pour un football sans violence. A la lumière de ce projet partiel, il est apparu très

clairement que **toutes les parties prenantes** (supporters, fancoaching, clubs, responsables de la sécurité, joueurs, autorités chargées de délivrer les autorisations et police) peuvent contribuer, par leur comportement et leurs stratégies, à éviter les débordements.

- > Le dialogue dans le cadre de l'application du modèle en cascade devrait, dans la mesure du possible, être utilisé non seulement pour critiquer l'autre partie, mais aussi pour découvrir des possibilités d'amélioration dans son propre camp/procédé. Une communication ouverte à ce sujet peut contribuer de manière significative à désamorcer les fronts.

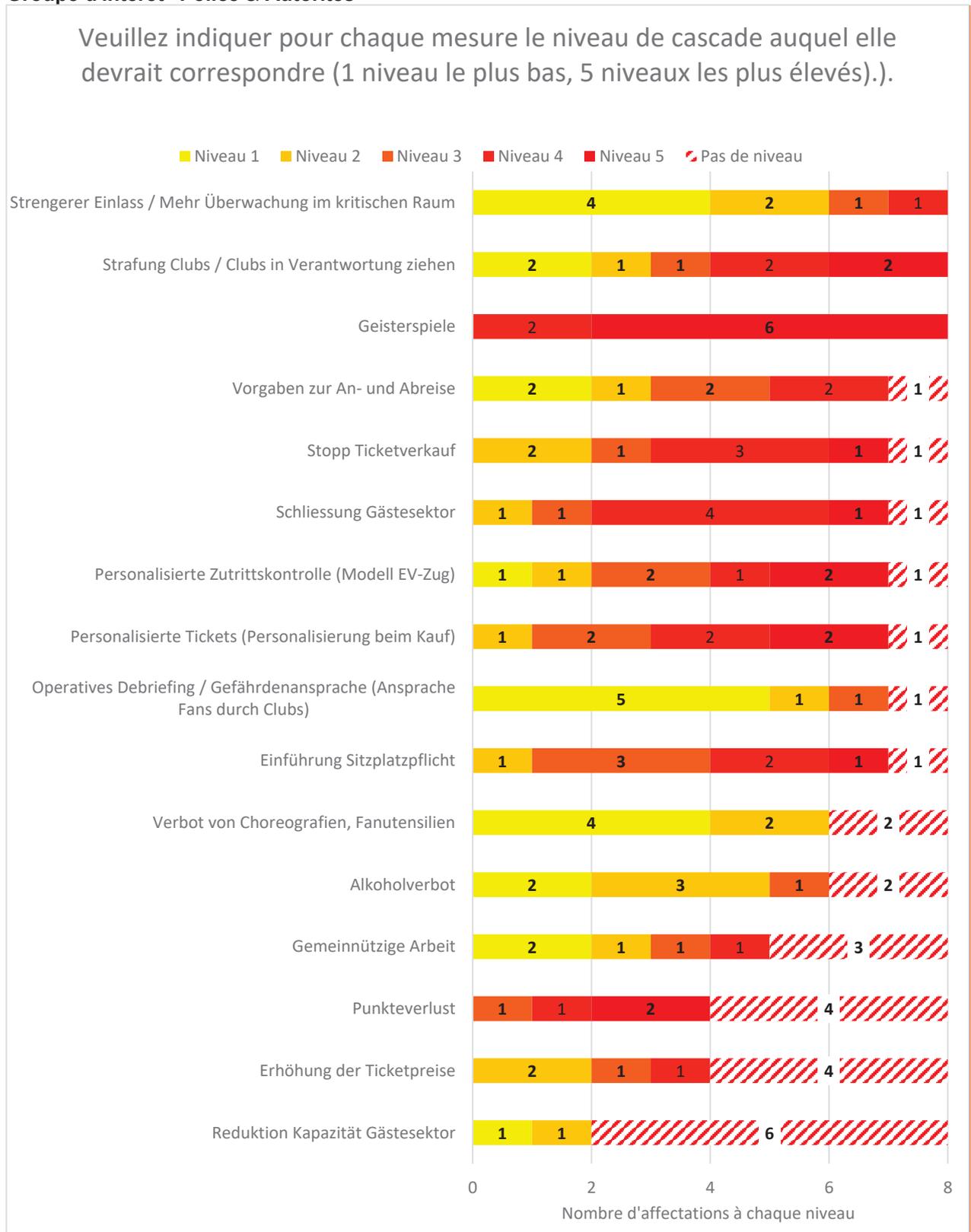
### **Suivi et évaluation**

- > Il convient d'envisager un système d'évaluation continue du modèle en cascade. On pourrait envisager à cet effet d'examiner les monitorings existants sur les débordements (p. ex. reporting GSLS) afin de vérifier si le modèle en cascade contribue à éviter les débordements. En outre, une enquête pourrait être menée à intervalles réguliers auprès des parties prenantes pour évaluer le modèle de manière sommative et formative. De même, un organisme indépendant devrait vérifier si l'objectif d'une application uniforme du modèle en cascade et l'effet escompté sont atteints.

## **Annexe A : Interprétation du Tribunal fédéral concernant le concordat sur le hooliganisme**

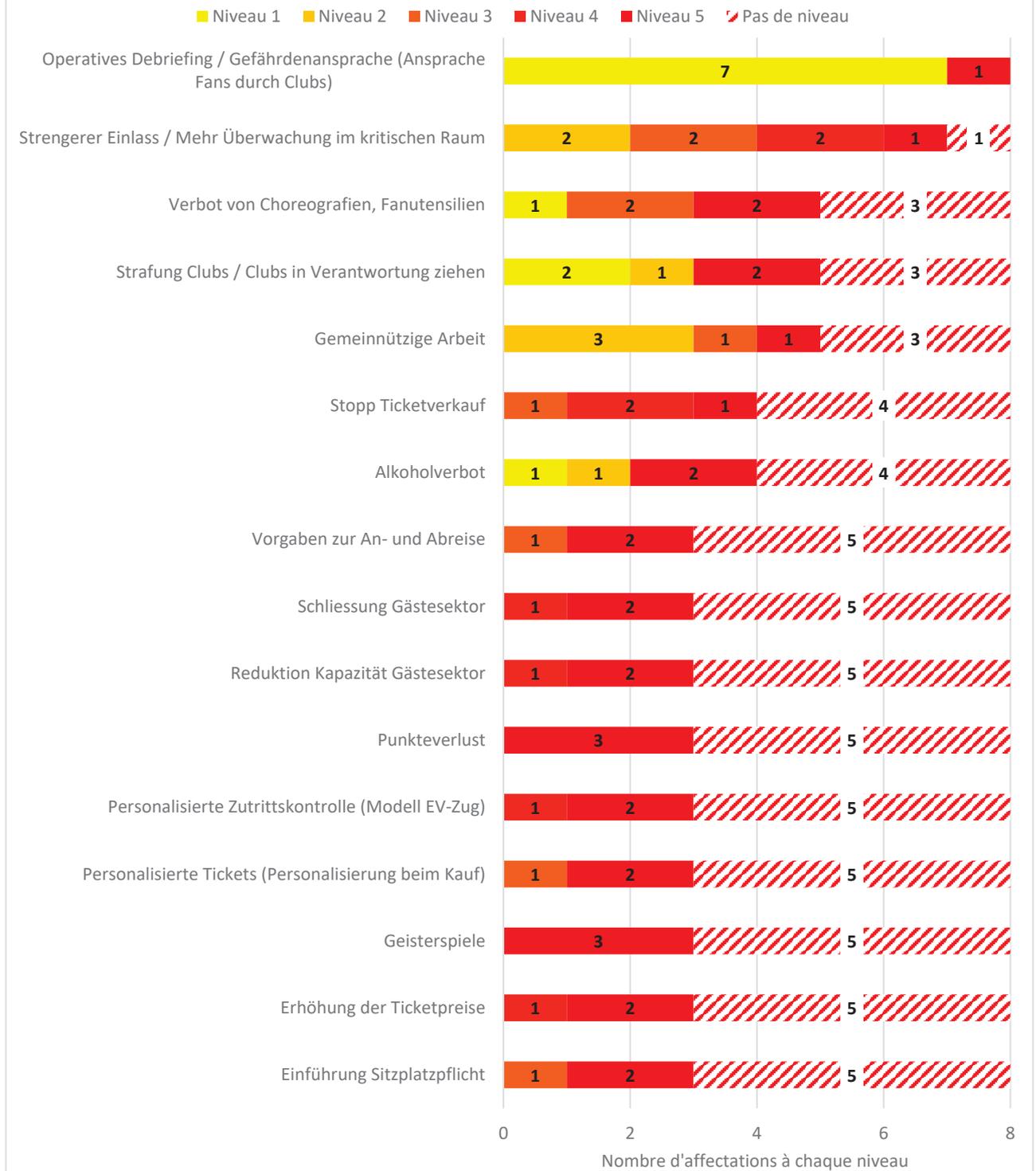
"Le lien avec une manifestation sportive est considéré comme établi lorsqu'il existe une proximité temporelle et thématique avec la manifestation et que l'acte a un rapport avec le fait d'être supporter de l'une des équipes participantes. Il ne fait aucun doute qu'une certaine période de quelques heures avant et après les matchs doit être couverte pour atteindre l'objectif de prévention de la violence. En outre, le champ d'application géographique ne doit pas être trop restreint, car les actes de violence imputables à la manifestation sportive ou à ses visiteurs ne se produisent souvent pas uniquement dans le stade ou dans ses environs immédiats, mais dans un périmètre plus large, comme par exemple dans les centres-villes ou sur les itinéraires de voyage". - BGE 140 I 2 P. 20

**Annexe B : Analyses complémentaires des résultats de l'atelier**  
**Résultat de l'outil en ligne : Attribution des mesures au niveau de la cascade**  
**Groupe d'intérêt "Police & Autorités"**



**Résultat de l'outil en ligne : Attribution des mesures au niveau de la cascade**  
**Groupe d'intérêt "Football & Ligue"**

Veuillez indiquer pour chaque mesure le niveau de cascade auquel elle devrait correspondre (1 niveau le plus bas, 5 niveaux les plus élevés).



## Annexe C : Modifications suite à la consultation

Ce chapitre documente les modifications qui ont été apportées au modèle en cascade ainsi qu'au processus d'application prévu. Pour chaque modification, il est indiqué pour quelle raison elle a été effectuée et à quel endroit elle a été apportée (voir les marques vertes dans les annexes C1 et C2, par exemple **A1**).

### Modifications du modèle en cascade

Modification	Justification
<b>A1</b> : Ajout de la mention suivante : <i>Pour qu'un niveau en cascade soit déclenché, il suffit qu'un seul point apparaisse dans la colonne "Déclencheur". Exemple du niveau 1 de la cascade : si des personnes sont mises en danger par l'allumage de pétards ou de feux d'artifice, le niveau 1 de la cascade est déclenché, même si aucun dommage matériel ou vol n'a eu lieu.</i>	Précision. Les réactions de la CCPCS et de la SFL ont montré que les éléments déclencheurs des niveaux en cascade ont <i>parfois</i> été compris comme signifiant que tous les points mentionnés devaient être réunis pour déclencher un niveau en cascade.
<b>A2</b> : Ajout du point suivant : <i>La participation d'autres représentants des supporters (par ex. capos, associations de supporters) est souhaitée, mais pas obligatoire.</i>	Ajout, sur la base des propositions faites par les participants à la consultation et des commentaires, que la prise en compte du côté des fans est d'une importance capitale.
<b>A3</b> : adapter la formulation comme suit : <i>L'entrée dans le stade est contrôlée par vidéosurveillance de manière à ce que l'identité de tous les supporters admis puisse être établie sur la base du matériel vidéo.</i>	Sur la base de nombreux retours des participants à la consultation (critique de la reconnaissance faciale). Pour plus de détails, voir également le chapitre 4.3.1.
<b>A4</b> : Adaptation de l'ensemble de la mesure. Nouvelle mesure, voir chapitre 4.2.	Suite à de nombreux retours des participants à la consultation (défaite par forfait inacceptable). Pour plus de détails, voir également le chapitre 4.3.1.
<b>A5</b> : Ajout d'une chronologie concrète du processus	Sur la base du feed-back des parties prenantes, selon lequel une décision ainsi que l'application des mesures doivent être prises rapidement.
<b>A6</b> : Préciser le processus, notamment la possibilité de prendre position par écrit.	En raison des réactions des parties prenantes, qui craignent que les réunions ne puissent pas être organisées à court terme (processus trop complexe, cf. chapitre "Processus"), il a été décidé de mettre en place un système de gestion de la qualité. 3.3.9).
<b>A7</b> : Préciser le rôle du groupe d'experts en tant qu'instance indépendante agissant sur mandat du GT "Autorités chargées de délivrer les autorisations" et de la SFL, mais qui ne se compose pas de membres du GT "Autorités chargées de délivrer les autorisations" et de la SFL.	Sur la base des réactions de la CCPCS et de la SFL.

<p><b>A8</b> : Préciser qu'en cas de doute, pour des raisons juridiques, la décision revient au GT Autorités compétentes en matière d'autorisation.</p>	<p>Sur la base des réactions des parties prenantes dans le cadre de la consultation (cf. chapitre 3.3.9).</p>
---	---

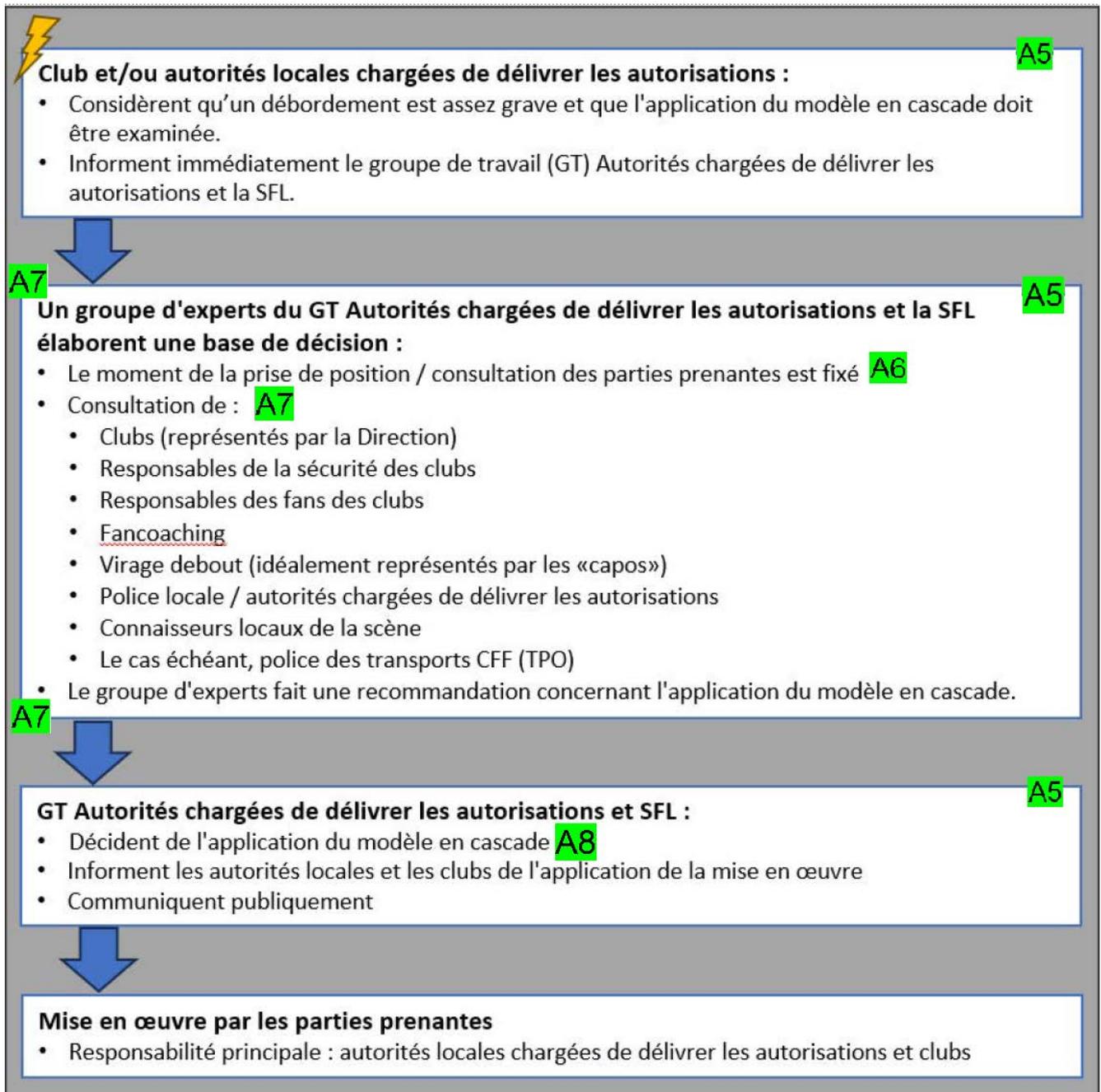
## Annexe C1 : Modèle en cascade présenté dans le cadre de la consultation

La version du modèle en cascade ci-dessous a été présentée lors de la consultation. Les passages qui ont été adaptés suite à la consultation sont marqués en vert (p. ex. **A1**) et renvoient à la documentation relative aux modifications (voir page précédente).

A1Remarque : pour que le modèle en cascade soit déclenché, les débordements mentionnés doivent avoir lieu dans le cadre d'actions de groupe. Les actes de violence commis par des individus isolés ne doivent pas déclencher le modèle en cascade.		
Niveau en cascade	Déclencheur	Mesure déclenchée
<b>1</b>	<b>Une seule occurrence de :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en danger de personnes par l'allumage de pétards, de feux d'artifice</li> <li>Dommages matériels graves ou vol en réunion</li> </ul>	<b>Examen obligatoire de la situation pour 3 matches + 3 matches de probation</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les clubs et les supporters sont tenus de dialoguer avec les autorités pour les 3 prochains matches, aussi bien avant qu'après le match (date de réunion fixée).</li> <li>Le club des supporters fautifs participe obligatoirement au dialogue avec les autorités et la police : <ul style="list-style-type: none"> <li>Responsable de la sécurité du club</li> <li>Responsable des fans du club</li> <li>Fancoaching (là où il existe)</li> <li>Un membre de la direction <b>A2</b></li> </ul> </li> <li>Le non-respect sera sanctionné par des amendes conformément au règlement de la SFL.</li> </ul>
<b>2</b>	<b>Apparition de :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en danger de personnes par le jet d'engins pyrotechniques</li> <li>Dommages matériels ou pillages particulièrement graves</li> <li>Débordements de niveau 1 pendant la phase de probation de niveau 1</li> </ul>	<b>Entrée plus stricte et surveillance accrue dans la salle critique pour 2 matches</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'entrée dans le stade est contrôlée de manière à permettre la reconnaissance faciale de tous les supporters admis grâce à la vidéosurveillance <b>A3</b>.</li> <li>Les coûts supplémentaires sont supportés par le club des supporters fautifs</li> <li>Des mesures de niveau 1 en cascade sont également prises</li> </ul>
<b>3</b>	<b>Apparition de :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Violence contre les personnes ayant entraîné des blessures</li> <li>utilisation d'armes, d'engins pyrotechniques ou d'objets contre des personnes</li> </ul>	<b>Fermeture de secteur pour les supporters (min. 1 match, max. 2 matches) + 5 matches de probation</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>La fermeture du virage des supporters du club fautif pour au moins un match</li> <li>Arrêt immédiat et simultané de la vente de billets (pas de transfert vers d'autres secteurs) et interdiction des actions coordonnées de supporters dans et autour du stade.</li> <li>Des mesures de niveau 1 en cascade sont également prises (pour 5 matches)</li> </ul>
<b>4</b>	<b>Réapparition de :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Violence contre les personnes ayant entraîné des blessures</li> <li>utilisation d'armes, d'engins pyrotechniques ou d'objets contre des personnes pendant la phase de probation de l'étape 3</li> </ul>	<b>Jeu fantôme pour 1 match + 5 matches de probation</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Exclusion de spectateurs lors d'un match à domicile de l'équipe des supporters fautifs</li> <li>Des mesures de niveau 1 en cascade sont également prises (pour 5 matches)</li> </ul>
<b>5</b>	<b>Réapparition de :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Violence contre les personnes ayant entraîné des blessures</li> <li>Utilisation d'armes, de pyrotechnie ou d'objets contre des personnes pendant la phase de probation de l'étape 4</li> </ul>	<b>Retrait de l'autorisation pour un match et défaite par forfait <b>A4</b></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Retrait de l'autorisation d'organiser le prochain match à domicile, le match n'a pas lieu (défaite par forfait)</li> <li>Des mesures de niveau 1 en cascade sont également prises (pour 5 matches)</li> </ul>

## Annexe C2 : Processus présenté dans le cadre de la consultation

Le processus ci-dessous a été présenté lors de la consultation. Les passages qui ont été adaptés suite à la consultation sont marqués en vert (p. ex. A5) et renvoient à la documentation relative aux modifications (cf. pages précédentes).



# Rapport

Mandant

**Conférence des commandantes et commandants de police cantonaux  
(CCPCS)  
Swiss Football League(SFL)**

Désignation du mandat

**Progresso**

Titre du rapport

**Sous-projet "Voyages de supporters"**

Auteur

**Groupe de travail sous-projet  
Voyages de fans**

Numéro de commande  
R 423'01481'000

Date  
31 octobre 2023

## Résumé

Les voyages de supporters représentent un point fort des débordements de supporters, qui ont en outre des répercussions considérables sur des tiers, notamment dans le système des transports publics. Il en résulte d'une part une situation insatisfaisante pour les CFF et les entreprises de transport locales, qui en sont les victimes directes et sont en outre confrontés à des coûts non couverts parfois considérables. D'autre part, les corps de police locaux sont également fortement sollicités par la sécurisation du "dernier kilomètre", ce qui peut entraîner des besoins élevés en ressources, des coûts d'intervention élevés et, le cas échéant, un durcissement des positions entre les supporters, les clubs et la police. Pour les supporters, les déplacements sont un élément important de leur culture et doivent être organisés de la manière la plus attrayante possible.

Il existe donc un consensus au sein du sous-projet "Voyages de supporters" du projet Progresso sur la nécessité d'améliorer la situation dans l'environnement des voyages de supporters. A cet effet, les recommandations d'action suivantes ont pu être élaborées :

- > Pour un déroulement sûr et attrayant des voyages de supporters, il faudrait introduire un modèle à trois niveaux valable dans toute la Suisse et basé sur les piliers "voyage individuel", "voyage par fan-car" et "voyage par train spécial".
- > Le modèle utilisé pour chaque site ou match dépend de l'affluence attendue de supporters visiteurs, de l'évaluation des risques liés aux itinéraires et aux alentours du stade ainsi que des conditions locales (distance entre le stade et la gare la plus proche, places de stationnement pour cars disponibles, tactique d'intervention de la police, etc.)
- > Les CFF continuent à jouer un rôle actif dans le transport des supporters de football, tout en étant déchargés par la SFL et les clubs sur le plan organisationnel et financier. Dans le cadre d'une convention nationale avec la SFL, ils coordonnent et planifient les voyages de supporters avec des trains spéciaux en cas de forte affluence de supporters et reçoivent à cet effet une aide financière de la SFL ou des clubs. Les clubs participent davantage à l'organisation et à la réalisation des voyages de supporters et mettent à disposition des accompagnateurs pour les groupes de supporters dans les trains réguliers et les trains spéciaux.
- > Dans le cadre des alliances de clubs et de leurs concepts de sécurité, les clubs, la police, les organisations de supporters ainsi que les entreprises de transport locales développent une stratégie d'accueil et d'intervention axée sur le dialogue et si possible sur la désescalade pour les supporters visiteurs qui arrivent. Dans l'esprit de l'approche "Good Hosting" dans les stades eux-mêmes, ceux-ci doivent être informés à l'avance et accueillis de manière amicale sur place. Cela n'exclut pas une application robuste des mesures policières, si nécessaire et proportionnée. Les corps de police devraient élaborer une ligne directrice uniforme pour toute la Suisse concernant la tactique d'intervention sur le "dernier kilomètre".
- > Tous les partenaires impliqués dans les voyages de supporters doivent assumer leurs rôles et leurs tâches de manière proactive et constructive, avec des interlocuteurs clairement définis. La coordination déjà manifestement très bonne des CFF pourrait être utilisée à cet égard - en collaboration avec la SFL - pour des accords réguliers ou au moins comme plaque tournante de la communication.
- > A l'avenir, un "tableau de bord des déplacements de supporters" sera établi afin de permettre un recensement et une évaluation différenciés des incidents survenus lors des déplacements de supporters. Cela permettrait d'évaluer l'efficacité des mesures susmentionnées et d'identifier certains "points chauds".

L'intégration de l'ensemble des thèmes "voyages de supporters" dans les alliances locales de clubs est considérée comme particulièrement prometteuse en ce qui concerne la mise en œuvre des mesures sus-mentionnées axée sur le dialogue.

## Table des matières

	Page
<b>1 Situation de départ</b>	<b>6</b>
1.1 Introduction	6
1.2 Objectifs du sous-projet "Voyages de supporters"	7
1.3 Organisation du projet	8
<b>2 Bases</b>	<b>9</b>
2.1 Statu quo des voyages de supporters en Suisse	9
2.2 Image de la situation des voyages de supporters sur la base du reporting du GSLS	10
2.3 Enseignements tirés du projet "Formes d'organisation des voyages de supporters (ORFA)".	13
2.4 Particularités des différents sites	16
<b>3 Modèles pour les voyages de supporters</b>	<b>20</b>
3.1 Modèles de base pour les voyages de supporters	20
3.2 Arrivée individuelle	21
3.2.1 Transports individuels motorisés	21
3.2.2 Utilisation individuelle des transports publics, y compris les petits groupes	21
3.3 Arrivée organisée	22
3.3.1 Fancar	22
3.3.2 Train spécial / train charter	23
3.3.3 Train régulier avec wagons supplémentaires	24
3.4 Voyages de supporters sur le "dernier kilomètre"	25
<b>4 Ensemble de mesures pour les voyages de supporters</b>	<b>28</b>
4.1 Approche à l'échelle nationale pour une adaptation flexible	28
4.1.1 Objectifs du paquet de mesures "Voyages de supporters"	28
4.1.2 Approche fondamentale du train de mesures concernant les déplacements de supporters	28
4.2 Jeux avec un faible nombre de supporters visiteurs	29
4.3 Jeux avec un nombre moyen de supporters invités	29
4.4 Jeux avec un grand nombre de fans invités	30
4.5 Tenue d'un "état des lieux des voyages de supporters"	31
4.6 Mise en œuvre spécifique au site	31
<b>5 Rôles et responsabilités des partenaires dans les voyages de supporters</b>	<b>32</b>
5.1 Remarques préliminaires	32
5.2 Swiss Football League	32
5.3 Clubs	32
5.4 Fans	33
5.5 Entrepreneur de bus	33
5.6 Entreprises de transport ferroviaire	33
5.7 Entreprises de transport spécifiques au site	34
5.8 Police et autorités chargées de délivrer les autorisations	35
<b>6 Cadre juridique</b>	<b>36</b>
6.1 Obligation de transport	36
6.2 Législation des CFF en matière d'imputation des coûts	37

6.3	Possibilités d'imposer des conditions / de facturer les coûts par les autorités	37
6.4	Possibilités de la SFL en matière de droit des associations concernant les dispositions relatives aux voyages de supporters	38
6.5	Interdictions de périmètre sur les itinéraires d'accès	38
<b>7</b>	<b>Répartition des coûts</b>	<b>40</b>
7.1	Situation actuelle des coûts des voyages de supporters	40
7.2	Modèles d'imputation des coûts pour les fancars	42
7.3	Modèles d'imputation des coûts pour les voyages en train	42
7.3.1	Trains affrétés par des clubs/supporters	42
7.3.2	Participation individuelle des clubs aux frais	44
7.3.3	Participation globale des clubs aux frais via la SFL	44
7.4	Conditions marginales de la fixation des prix	44
<b>8</b>	<b>Conclusions et recommandations d'action</b>	<b>45</b>

## **Annexe**

- A Modèles de base pour les voyages de supporters (schéma)
- B Ensemble de mesures pour les voyages de supporters : Catégories de voyages et modèles de voyages (schéma)
- C Modèle de collaboration Voyages de supporters (schéma)

## 1 Situation de départ

### 1.1 Introduction

La Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police (CCDJP), la Conférence des commandantes et commandants des polices cantonales de Suisse (CCPCS) et la Swiss Football League (SFL) ont lancé ensemble le projet Biglietto+ en 2022 afin d'évaluer, sur une base scientifique et avec un large soutien, les mesures possibles pour minimiser les débordements de supporters dans le cadre des matches de football. Les détails et les conclusions sont disponibles dans le rapport de projet Biglietto+ du 19 décembre 2022.

Sur la base du rapport susmentionné, un plan de mesures concrètes visant à réduire les débordements de supporters a été présenté à différents organes. Une partie de ce plan de mesures est le projet partiel "Voyages de supporters" au sein du projet global Progresso, dans le cadre duquel la problématique des débordements de supporters sur les trajets doit être analysée de manière approfondie et des solutions correspondantes doivent être élaborées. Un groupe de travail interdisciplinaire a été mis en place à cet effet et les résultats de ses travaux sont documentés dans le présent rapport.

La thématique des voyages de supporters englobe différents domaines problématiques :

Tout d'abord, les données du "Tableau de situation du sport en Suisse (GSL-Reporting)" de la Plateforme de coordination policière pour le sport (PKPS) montrent que les supporters visiteurs sont quantitativement plus souvent impliqués dans des incidents qui se produisent souvent en dehors du stade, à l'aller et surtout au retour, ou avant et après le match. Ils commettent alors des délits typiques du milieu, tels que des marches de supporters non autorisées, des jets d'objets, des dommages matériels, des déplacements sans titre de transport valable dans les transports publics ou (bien que plus rarement) des actes de violence et des lésions corporelles. On constate donc que les voyages de supporters comportent un risque accru de débordements de supporters et de violence, qui doit être réduit par des mesures appropriées en tant qu'objectif premier.

Le fait que les voyages de supporters se déroulent dans un espace fondamentalement ouvert, dans lequel les possibilités de surveillance et d'intervention sont nettement moins favorables que dans les stades et leur environnement direct, complique encore les choses. Cela complique d'une part l'établissement et la mise en œuvre de modèles de voyage coopératifs ou répressifs, car seuls des concepts soigneusement équilibrés, acceptés par tous et, en cas de besoin, appliqués avec fermeté par toutes les parties prenantes, peuvent garantir qu'il n'y aura pas d'effets secondaires incontrôlables de certaines mesures. On peut citer comme exemple l'utilisation massive et incontrôlée des trains réguliers par des supporters qui n'ont délibérément pas de train spécial à leur disposition pour se rendre sur place, ou l'achat massif de billets dans des secteurs neutres par des supporters à l'extérieur qui en sont en fait exclus. D'autre part, dans cet espace ouvert, il faut en principe s'attendre à des répercussions sur des tiers, notamment les usagers réguliers des transports publics ou - plus rarement - les usagers individuels de la route aux abords des lieux de match, qui sont souvent confrontés à des embouteillages, des interruptions ou des débordements. Un autre objectif essentiel des mesures étudiées dans le domaine des déplacements de supporters doit donc être de limiter autant que possible les répercussions sur les tiers. Pour ce faire, il convient de tenir compte du cadre juridique ayant des répercussions sur les différentes mesures ainsi que de leur admissibilité.

Enfin, les voyages de supporters ont un coût. Ceux-ci résultent des frais directs de déplacement ou de voyage, ainsi que des autres coûts liés à la sécurité et au nettoyage, le cas échéant à la réparation des

dommages matériels et aux frais d'intervention de la police. Ces coûts ne sont pas répartis selon le principe de causalité dans tous les modèles de voyage, ce qui signifie qu'actuellement, les CFF en particulier supportent une part considérable des coûts occasionnés chaque année par les déplacements de supporters en Suisse. Le troisième objectif du présent projet partiel est donc de mettre en place une répartition des coûts qui respecte le plus possible le principe de causalité.

## 1.2 Objectifs du sous-projet "Voyages de supporters"

Le sous-projet "Voyages de supporters" au sein du projet Progresso doit permettre d'atteindre les objectifs suivants :

- > Le statu quo concernant les modèles de voyage de supporters pratiqués en Suisse, les incidents et les débordements de supporters qui leur sont liés ainsi que les particularités y afférentes dans les différents sites est relevé et documenté.
- > Les modèles possibles de voyages de supporters ont été recensés, un ensemble de mesures applicables à toute la Suisse a été élaboré et les rôles des différents partenaires dans les voyages de supporters ont été définis. L'objectif principal est d'offrir aux supporters des possibilités de voyage attractives et sûres pour tous les participants.
- > Les cadres juridiques à respecter sont évalués et, dans la mesure du possible, appréciés.
- > Des modèles de répartition des coûts selon le principe de causalité sont identifiés et documentés.

Pour atteindre ces objectifs, le présent rapport de projet est structuré comme suit : Le chapitre 2 présente les bases des voyages de supporters en Suisse, les formes de voyage actuellement pratiquées, l'état des lieux des voyages de supporters (dans la mesure où il est connu) ainsi que les connaissances existantes et les particularités des différents clubs et sites. Le chapitre 3 décrit les modèles de voyages de supporters (individuels et organisés) envisageables, avant d'introduire, au chapitre 4, un ensemble de mesures pour les voyages de supporters à l'échelle de la Suisse et de concrétiser, au chapitre 5, les rôles des différents partenaires dans les voyages de supporters. Le chapitre 6 présente le cadre juridique central des voyages de supporters et les mesures qui y sont liées, tandis que le chapitre 7 propose des modèles de répartition des coûts des voyages de supporters selon le principe de causalité. Le rapport se termine par des conclusions et des recommandations d'action au chapitre 8.

### 1.3 Organisation du projet

L'organisation générale du projet Progresso est présentée dans le schéma ci-dessous.

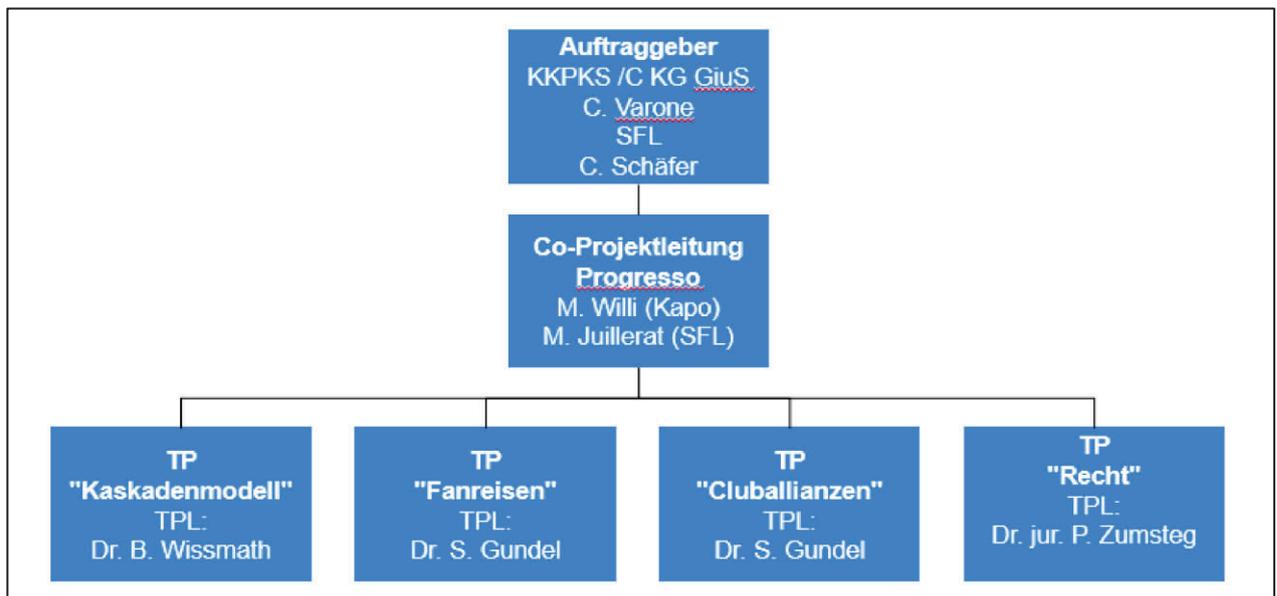


Illustration 1: Organisation du projet Progresso (source : mandat de projet Progresso)

L'équipe du projet partiel "Voyages de supporters" était composée des représentants suivants :

- > Stephan Gundel (Gruner AG, direction)
- > Marc Juillerat (représentant de la Swiss Football League)
- > Pascal Oberson (Police cantonale fribourgeoise, Plate-forme de coordination policière pour le sport PKPS)
- > Philipp Truffer (Police cantonale du Valais)
- > Patrick Bieri (Chemins de fer fédéraux suisses CFF)
- > Alain Brechbühl (Université de Berne, Centre de recherche sur la violence dans les manifestations sportives)

Au besoin, d'autres représentants de la police cantonale valaisanne, des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) et de la police des transports ont été impliqués.

## 2 Principes de base

### 2.1 Statu quo des voyages de supporters en Suisse

Il n'existe actuellement aucune donnée statistiquement exploitable concernant les formes ou les modèles de voyage choisis par les supporters en Suisse. Ni les clubs ni les corps de police ne disposent d'évaluations complètes et valables sur la forme (fréquence, mode de transport choisi, volume de supporters par mode de transport, etc.) sous laquelle les supporters visiteurs accompagnent leurs clubs lors des matches à l'extérieur.

Selon les évaluations de la PKPS, il y avait en moyenne environ 800 supporters visiteurs par match au cours de la saison 2022/2023 :<sup>1</sup>

- > Le voyage individuel en voiture ou en transports publics est surtout le fait de supporters non organisés en petit nombre. Dans ce cas, la longueur du trajet, la programmation des jours de match, etc. jouent manifestement aussi un certain rôle dans la décision de déplacement.
- > Un voyage organisé et commun avec des fancars n'est pratiqué que dans quelques cas et est manifestement moins répandu parmi les supporters (organisés). Ce sont surtout les supporters des sites géographiquement défavorisés (p. ex. Lugano, Sion) qui utilisent plus régulièrement les fancars.<sup>2</sup>  
Il existe néanmoins des cas exceptionnels où des groupes de supporters ont organisé des fancars pour 800 personnes ; 20 à 40 fancars organisés par les supporters extérieurs des équipes finalistes se rendent également à la finale annuelle de la Coupe à Berne.
- > La grande majorité des voyages de supporters s'effectue toutefois avec les transports publics, c'est-à-dire avec les entreprises de transport ferroviaire (CFF, autres). Les supporters utilisent surtout les trains spéciaux des CFF ou le trafic régulier. Comme on pouvait s'y attendre, les trains spéciaux avec un grand nombre de voyageurs sont utilisés pour les grands groupes de supporters des équipes fortes de Bâle, Berne, St-Gall, Lucerne, Winterthour et Zurich.
- > Sur les sites des clubs de la SFL, les déplacements des supporters sur le "dernier kilomètre" entre les gares du trafic grandes lignes et les stades se font le plus souvent avec les offres des entreprises de transport locales (tram, bus) ou dans le cadre de "marches de supporters" (parfois non autorisées). Seuls quelques sites (Bâle, Berne, Genève, St-Gall, Yverdon, Winterthur) disposent de gares CFF à proximité immédiate du stade.

Conformément au modèle de voyage habituel, les débordements de supporters pendant le voyage d'arrivée et de départ touchent en premier lieu les installations de transports publics (gares, matériel roulant, trams et bus des entreprises de transport locales), même si cela peut aussi inclure des perturbations à grande échelle du trafic urbain (transports publics, trafic individuel motorisé). En revanche, la confrontation involontaire de groupes de supporters voyageant en fancar sur des aires de repos, plus fréquente dans d'autres pays, n'a guère été observée.

Le chemin de fer étant manifestement un moyen de transport essentiel, les CFF ont mis à disposition pour le présent rapport des données sur les supporters transportés dans le cadre de matches de football.<sup>3</sup> Il en

<sup>1</sup> Cf. évaluation de la PKPS concernant l'affluence de supporters visiteurs lors de la saison 2022/2023, transmise par la PKPS le 03 août 2023.

<sup>2</sup> Cf. également le feed-back de la police cantonale valaisanne du 21.07.2023 concernant le comportement de déplacement des supporters du FC Sion.

<sup>3</sup> Cf. les indications des CFF concernant le transport des supporters de football pour la saison 2023, CFF Voyageurs - Production ferroviaire, 11 août 2023, Zurich.

ressort qu'au cours de la saison 2022/2023, près de 100 000 supporters ont été transportés à un match à l'extérieur et ramenés par des trains spéciaux ; durant la même période, une réservation de places a été effectuée pour près de 3 000 supporters dans les trains réguliers des CFF. Cela souligne la grande importance des CFF en général et des trains spéciaux en particulier. Les trains spéciaux ont été particulièrement utilisés (dans l'ordre des supporters transportés) par le FC Zurich, le BSC YB, le FC Bâle, le FC St-Gall, le FC Lucerne et le FC Winterthur.

## 2.2 Image de la situation des voyages de supporters sur la base du reporting du GSLS

Depuis la saison 2018/2019, les données statistiques relatives aux débordements et à la violence des supporters sont saisies en Suisse dans le "GSLS-Reporting" de la "Plate-forme de coordination policière pour le sport PKPS - PCPS" (rattachée à la police cantonale fribourgeoise). Le "Tableau de la situation du sport en Suisse (GSLS-Reporting)" se base sur une évaluation de la sécurité et des événements violents lors de tous les matches des deux ligues supérieures de football et de hockey sur glace en Suisse.

En ce qui concerne les formes d'apparition des débordements et de la violence des supporters, les différents incidents sont classés selon différents mots-clés et différenciés en fonction du moment et de l'auteur (supporters locaux ou visiteurs). La classification temporelle comprend cinq phases :

- > Voyage aller
- > Avant le match
- > Pendant le jeu
- > Après le match
- > Voyage de retour

Sont considérés comme "voyage aller" et "voyage retour" tous les événements qui se sont produits pendant le trajet des supporters visiteurs avec le moyen de transport concerné. Cela comprend donc les déplacements de supporters au sens strict. "Avant" et "après le match" comprennent tous les événements qui se déroulent dans les environs du stade ou après le match. Cela inclut notamment le transfert éventuel des supporters visiteurs de la gare d'arrivée au stade et inversement. Ces créneaux horaires incluent donc également les déplacements de supporters au sens large.

Pour les saisons 2018/2019 à 2021/2022, les incidents avec des supporters visiteurs ont déjà été évalués par mot-clé et par date pour le rapport de projet Biglietto+. Le graphique correspondant se trouve à nouveau ci-dessous.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Cf. rapport de projet Biglietto+, version du 19 décembre 2022, page 16.

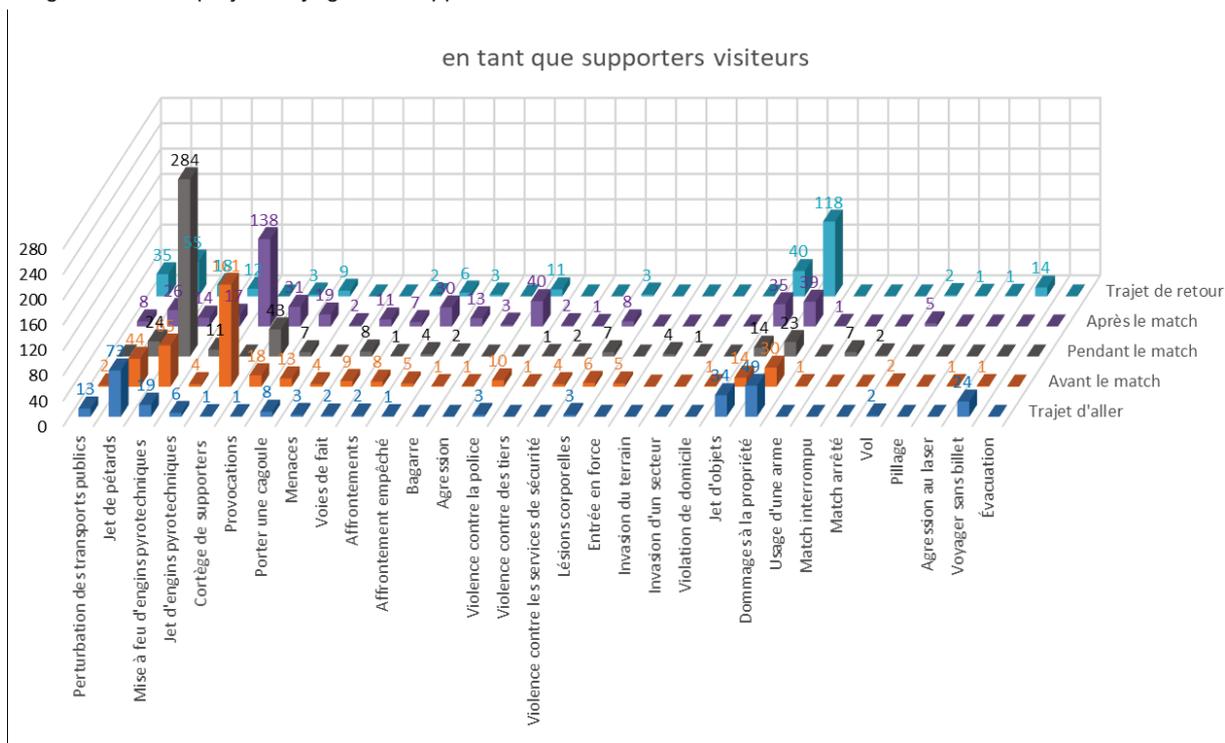


Illustration 2

Incidents avec des supporters visiteurs par mot-clé et par moment, Super League (2018/2019 à 2021/2022)

*Exemple de lecture : à l'occasion de 118 matches, des supporters visiteurs ont commis des dégâts matériels sur le chemin du retour.*

Outre les événements survenus pendant le match, en particulier dans le domaine de la pyrotechnie et du jet d'engins pyrotechniques et d'objets, ce sont surtout les événements survenus pendant le trajet aller et retour qui pèsent dans la balance :

- > **Perturbation des transports publics, jet de pétards et d'objets, dommages matériels à l'aller et au retour,**
- > **Marche des supporters** avant et après le match,
- > **Provocations, confrontations (empêchées) et violences à l'encontre de la police** avant et pendant le match ou sur le chemin d'accès et de sortie,
- > Autres incidents avec une fréquence nettement plus faible.

En complément au présent rapport, la PKPS a évalué les matches de Super League de la saison 2022/2023 sous l'angle des incidents survenus en dehors du stade, ce qui donne une image fondamentalement comparable (cf. illustration ci-dessous).<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Cf. rapport "Statistiques GSLs-Reporting - Evaluation du sous-projet Voyages de supporters, Super League, 01.06.2022 - 06.06.2023", PKPS - PCPS, transmis le 14.07.2023. Les explications qui suivent s'y réfèrent.



données pour le "tableau de bord des déplacements de supporters" doit donc faire partie intégrante de la future approche de mesures. Les adaptations nécessaires de l'outil d'analyse et les ressources correspondantes de la PKPS sont nécessaires à cet effet.

En cohérence avec les réflexions précédentes sur les formes de voyage choisies, les gares apparaissent comme des "hot spots" d'événements documentés dans le reporting du GSLS, alors qu'en revanche, contrairement à d'autres pays européens (notamment l'Allemagne, la France, les Pays-Bas et l'Italie), les aires de repos ne jouent guère un rôle essentiel en tant que théâtre d'événements liés à la sécurité pendant les voyages de supporters.

Les données transmises par PKPS permettent également de tirer des conclusions de base sur les clubs impliqués dans des incidents lors de voyages de supporters. Comme on pouvait s'y attendre, ce sont surtout les clubs avec un grand nombre de supporters voyageant volontiers qui sont fortement représentés, à savoir le FC Bâle, le FC Sion, le FC Saint-Gall, le Servette Genève, le GC Zurich et surtout le FC Zurich. Les deux clubs de la ville de Zurich sont aussi régulièrement impliqués en tant que clubs tiers dans des affrontements pendant les jours de match, lorsque leurs supporters s'attaquent mutuellement dans l'environnement des matchs de l'autre club respectif. D'autre part, on remarque que les supporters du BSC Young Boys (également nombreux et aimant voyager) ont tendance à être moins impliqués dans des événements (violents) lors de voyages de supporters, ce qui s'explique peut-être par les efforts importants déployés par le club, le fancoaching et les supporters pour organiser des voyages de supporters en toute sécurité (voir à ce sujet le chapitre 2.3).

### 2.3 Enseignements tirés du projet "Formes d'organisation des voyages de supporters (ORFA)".

Le projet "Formes d'organisation pour des voyages de supporters sûrs" est mené depuis 2022 par le Centre de recherche sur la violence lors de manifestations sportives de l'Université de Berne et accompagne ou étudie les voyages de supporters des trois clubs BSC Young Boys, Grashoppers Club Zurich et FC Lucerne, en considérant comme forme de voyage fondamentale les trains spéciaux. Il s'agit en particulier d'étudier comment les voyages en train spécial sont planifiés par les clubs susmentionnés et comment le voyage concret est effectivement effectué. Outre des enquêtes téléphoniques, des analyses de documents et des entretiens, des observations participantes des trajets en train spécial ont été effectuées. Les principales conclusions sont les suivantes :<sup>7</sup>

- > Du côté du **BSC YB**, les voyages de supporters sont coordonnés de manière intensive avec tous les partenaires concernés et accompagnés par des collaborateurs du club (responsables des supporters, stewards) et du fancoaching dans les trains et les wagons spéciaux. Il en résulte une expérience de voyage essentiellement positive pour tous les participants et, selon les données des CFF, une délinquance moindre, à quelques exceptions près.

En outre, dans les trains spéciaux du BSC YB, presque tous les supporters semblent disposer d'un billet valable pour le voyage en train, ce qui est imposé par les accompagnateurs présents. En outre, BSC YB entretient un dialogue intensif avec les supporters organisés ainsi qu'avec les autres groupes d'intérêt.

---

<sup>7</sup> Les explications suivantes se fondent sur la présentation finale du projet ORFA (version provisoire transmise le 28.07.2023) du Centre de recherche sur la violence dans les manifestations sportives de l'Université de Berne ainsi que sur les commentaires et compléments apportés au présent rapport par le Centre de recherche sur la violence dans les manifestations sportives.

- > Au **GCZ**, l'accompagnement des supporters lors des voyages de supporters est assuré par un collaborateur du fancoaching ainsi que par des supporters sélectionnés qui assument des fonctions de steward, mais pas par des collaborateurs du club. Le club ne participe que très peu aux concertations et aux accords préalables. La coordination avec les supporters est donc laissée en premier lieu aux CFF eux-mêmes et l'organisation des voyages de supporters aux supporters eux-mêmes.

L'observation faite au GCZ a montré une autorégulation réussie pour éviter les dégâts matériels dans au moins une partie du train. Mais dans l'ensemble, lors des trajets de supporters, il y a eu et il y a encore des refus de supporters lors du contrôle des billets par le personnel des CFF. Dans ce contexte, il est frappant de constater qu'à l'exception d'un dialogue intensif du fancoaching et d'un échange avec le responsable du marketing, il n'y a pas de cadre d'échange fixe avec les supporters organisés. Dans le cadre du voyage en train spécial observé, le dialogue a souvent eu lieu directement entre le personnel des CFF et les supporters impliqués.

Dans le cadre de la collecte de données, une rivalité interne à la ville avec le FC Zurich s'est clairement manifestée et a eu un effet négatif sur l'ambiance et le déroulement du voyage de supporters observé. Les trajets de supporters avec le train spécial ont néanmoins ou justement pour cette raison une grande importance pour le GCZ. A tel point que les supporters considèrent de facto le train spécial comme un substitut à leur local de supporters manquant.

- > Au **FC Lucerne** aussi, l'accompagnement des supporters lors des voyages de supporters est assuré par des collaborateurs du fancoaching ainsi que par des supporters sélectionnés qui assument des fonctions de steward. Le club ne participe pas de manière importante à l'organisation des voyages de supporters et aux votes y relatifs, mais mise en premier lieu sur l'autorégulation des supporters.

Selon les chiffres des CFF, le nombre d'incidents lors des voyages de supporters du FC Lucerne est faible. Comme au BSC YB, les supporters présentent en général leur billet valable. Dans l'ensemble, on constate au FC Lucerne un échange intensif entre les différents groupes d'intérêts, auquel les supporters organisés sont également associés. En outre, les personnes responsables des déplacements des supporters semblent faire preuve d'une grande continuité.

Selon les données disponibles, une relation de confiance établie entre les accompagnateurs et les supporters a joué un rôle central dans les trois modèles mis en lumière. Cela a permis de se mettre d'accord, aussi bien lors de la planification que spontanément pendant le trajet concret en train spécial. L'implication de supporters influents lors d'éventuels événements semble également importante pour la réussite des trajets de supporters.

Les résultats du projet ORFA ainsi que d'autres projets du Centre de recherche sur la violence lors de manifestations sportives de l'Université de Berne permettent également de déduire **quels sont les aspects qui semblent importants pour les supporters lors des voyages de supporters ou qui les rendent attractifs**. Il s'agit notamment

- > une offre de voyage à un prix attractif,
- > un confort suffisant lors du voyage, notamment en ce qui concerne l'accessibilité du moyen de transport, le confort du voyage (ici, en ce qui concerne le nouveau matériel roulant, le thème de la "ventilation" et des "installations de WC" a été abordé), les temps de voyage, etc,
- > la possibilité de vivre un sentiment de communauté lors d'un voyage de supporters,

- > un caractère événementiel du voyage de supporters, ce qui implique par exemple la diffusion de musique à haut volume (avec des boîtes à musique apportées), la consommation d'alcool, la possibilité de fumer et l'échange avec les (groupes de) personnes les plus diverses,
- > une relation de confiance avec le personnel de l'entreprise de transport (personnel d'accompagnement des CFF ou des fancars)
- > ainsi qu'une marge de manœuvre dans l'organisation des déplacements des supporters ou pendant ceux-ci.

## 2.4 Particularités de chaque site

Lors de l'évaluation de l'image de la situation (si elle existe) ou des approches de mesures développées par la suite, il faut tenir compte des particularités des différents sites en ce qui concerne les possibilités d'arrivée et de départ. En conséquence, les sites des clubs de Super League de la saison 2023/2024 sont brièvement décrits ci-dessous en ce qui concerne les possibilités existantes pour les arrivées et les départs.

### FC Bâle 1893

Le FC Bâle joue ses matchs à domicile au Parc Saint-Jacques, qui a actuellement une capacité d'environ 36 000 places. Il s'agit du plus grand stade de Suisse.

Le stade se trouve à environ 2,4 km de la gare de Bâle CFF (principal nœud de communication pour les voyageurs à l'intérieur de la Suisse) et est desservi les jours de match par les transports publics (tram, bus) ou par un RER circulant spécialement.

Jakob", qui peut être utilisée lors des matches soit pour le trafic de navette depuis/vers la gare CFF, soit comme terminus ou point de départ direct des trains spéciaux pour les supporters visiteurs. En raison de la situation défavorable de cette gare dans l'environnement du stade, la séparation des supporters à l'arrivée et au départ des supporters visiteurs est toutefois complexe.

En raison de la distance entre le stade et la gare CFF ainsi que de l'itinéraire plutôt peu attrayant le long de la bretelle d'autoroute, les marches de supporters visiteurs jusqu'au stade ne sont que rarement organisées, mais s'accompagnent alors de restrictions considérables pour les tiers.

### BSC Young Boys

Le BSC Young Boys joue ses matchs à domicile au stade du Wankdorf, qui a actuellement une capacité d'environ 31 500 places.

Le stade se trouve à environ 3 km de la gare centrale de Berne et est desservi par les transports publics (tram, RER) les jours de match.

Une particularité à mentionner ici aussi est la propre gare RER Wankdorf à proximité immédiate du stade (distance de marche d'environ 650 m), qui est conçue pour l'exploitation avec des RER ou des trains spéciaux et une séparation correspondante des supporters. Le secteur réservé aux supporters du stade de Wankdorf est également situé en direction de l'arrêt du RER Wankdorf, ce qui permet un remplissage/vidage sans croisement possible. La clôture de sécurité déroulable disponible sur place le long de l'itinéraire menant au stade, qui peut être mise en place en relativement peu de temps les jours de match et qui est notamment utilisée pour la séparation des supporters à l'arrivée des supporters visiteurs, joue ici un rôle de soutien.

Malgré la distance plutôt importante qui les sépare du stade, des marches de supporters ont également lieu (lors des matchs internationaux et de la finale de la Coupe) de la gare centrale de Berne au stade.

### Grasshopper Club / FC Zurich

Les deux clubs de la ville de Zurich, le GCZ et le FCZ, disputent leurs matches à domicile au stade du Letzigrund, qui a actuellement une capacité d'environ 26 000 places.

Le stade se trouve à environ 3 km de la gare centrale de Zurich et est desservi les jours de match par les transports publics (tram, bus) ou par la gare de Zurich-Altstetten (S-Bahn, trains grandes lignes et régionaux). En règle générale, les trains spéciaux vont aussi directement à la gare de Zurich-Altstetten ; de là,

la distance jusqu'au stade est d'environ 1,6 km. De là, les grands groupes de supporters se rendent à pied au stade du Letzigrund ou les petits groupes de supporters prennent les bus mis à disposition par les transports publics de Zurich (VBZ).

Malgré la distance relativement importante qui les sépare du stade, des marches de supporters ont également lieu régulièrement au stade du Letzigrund, depuis la ville ou la gare de Zurich HB jusqu'au stade, mais cela concerne surtout les matchs internationaux.

### **FC Lausanne-Sport**

Le FC Lausanne-Sport joue ses matches à domicile au Stade de la Tuilière, qui a actuellement une capacité d'environ 12 000 places.

Le stade se trouve à environ 3,5 km de la gare de Lausanne et est desservi par les transports publics (bus) les jours de match. Un arrêt de bus se trouve directement devant le stade et est desservi par la gare de Lausanne. Cependant, suite à des décisions politiques de la ville de Lausanne, aucun bus n'est actuellement mis à disposition des supporters qui se rendent au stade, en raison des dommages matériels et des débordements qui ont eu lieu par le passé dans le cadre de matchs de football.

En raison de la distance relativement importante entre le stade et la gare de Lausanne ainsi que de l'itinéraire plutôt peu attrayant avec une montée continue, les marches de supporters visiteurs jusqu'au stade sont plutôt rares, mais elles entraînent alors des perturbations ou des restrictions considérables dans le nord de Lausanne. En lien avec la montée du Stade Lausanne-Ouchy, la ville de Lausanne prévoit donc d'interdire les marches de supporters vers les stades depuis la gare.

Du côté des CFF, les grands travaux en gare de Lausanne ne permettront plus de faire passer les trains de supporters par cette gare à partir d'octobre 2023. Il est prévu de diriger les trains de supporters vers la gare de Prilly-Malley à partir de fin octobre 2023. La distance à pied jusqu'au stade est à peu près comparable à celle de la gare de Lausanne.

### **FC Lugano**

Le FC Lugano joue actuellement ses matches à domicile au Stadio di Cornaredo, qui a une capacité d'environ 6'300 places. Ce stade est actuellement remplacé par un nouveau bâtiment qui devrait accueillir environ 8'000 spectateurs.

Le stade se trouve à environ 2,5 km de la gare de Lugano et est desservi par les transports publics (bus) les jours de match. Un arrêt de bus se trouve directement à côté du stade et est desservi depuis ou vers la gare ou le centre-ville.

Malgré la distance relativement importante qui les sépare du stade, des marches de supporters ont régulièrement lieu de la gare au stade, notamment parce que l'itinéraire touche le centre-ville touristique de Lugano.

### **FC Lucerne**

Le FC Lucerne joue ses matches à domicile dans la Swissporarena, qui a actuellement une capacité d'environ 16 000 places.

Le stade se trouve à environ 2,5 km de la gare de Lucerne et est desservi par les transports publics (bus, RER) les jours de match. Il dispose de l'arrêt de bus et de RER Allmend/Messe, situé à proximité immédiate, qui est desservi depuis ou vers la gare de Lucerne. Un accès direct par train de supporters n'est pas possible en raison de la voie métrique du RER (Zentralbahn).

Malgré la distance relativement grande qui les sépare du stade, des marches de supporters invités ont régulièrement lieu de la gare au stade dans le cas de grands groupes de supporters. Il convient de mentionner ici une particularité : le local des supporters des Ultras de Lucerne se trouve sur le chemin de la marche des supporters de la gare centrale au stade et des débordements y ont régulièrement lieu à l'arrivée et au départ.

Les petits groupes de supporters sont généralement amenés au stade et ramenés à la gare par des bus des transports publics de Lucerne (VBL).

### **Servette FC Genève**

Le Servette FC joue ses matchs à domicile au Stade de Genève, qui a actuellement une capacité de 30 000 places.

Le stade se trouve à environ 4 km de la gare de Genève et est desservi par les transports publics (tram, bus) les jours de match. L'accès par les trains des CFF en trafic régulier est en outre possible via la gare de Lancy Pont-Rouge, située à environ 1,3 km. Les trains spéciaux sont dirigés directement vers la gare de Genève-Stade, située près du stade, qui sert d'arrêt uniquement pour les événements organisés dans le stade.

Les marches de supporters visiteurs depuis la gare de Genève n'ont donc presque jamais lieu.

### **FC Saint-Gall 1879**

Le FC Saint-Gall joue ses matches à domicile au Kybunpark, qui a actuellement une capacité d'environ 19 500 places.

Le stade se trouve à environ 5,5 km de la gare de Saint-Gall et est desservi par les transports publics (bus) les jours de match. De plus, la gare de St-Gall Winkeln, par laquelle passent généralement les trains spéciaux, se trouve à environ 650 mètres.

En raison de la grande distance à parcourir à pied jusqu'au stade, les marches de supporters visiteurs depuis la gare de Saint-Gall n'ont pratiquement jamais lieu. Les marches de supporters ont généralement lieu de la gare de Saint-Gall-Winkeln au stade et retour.

### **FC Stade Lausanne Ouchy**

Le FC Stade Lausanne Ouchy dispute un match à domicile au stade Olympique de la Pontaise, qui a actuellement une capacité d'environ 15 800 places.

Le stade se trouve à environ 3,5 km de la gare de Lausanne et est desservi par les transports publics (bus) les jours de match. Un arrêt de bus se trouve directement devant le stade et est desservi depuis ou vers la gare de Lausanne. Toutefois, les transports en bus pour les déplacements des supporters ont été récemment supprimés à Lausanne (voir les explications relatives au FC Lausanne-Sport).

En raison de la distance un peu plus courte entre le stade et la gare de Lausanne, les marches de supporters visiteurs vers le stade sont de plus en plus fréquentes, la ville de Lausanne souhaitant les interdire (voir ci-dessus, FC Lausanne-Sport). En outre, les CFF feront passer les trains de supporters par la gare de Prilly-Malley à partir d'octobre 2023 en raison de la situation de chantier en gare de Lausanne (voir également ci-dessus).

### **FC Winterthur**

Le FC Winterthur dispute ses matches à domicile au stade de la Schützenwiese, qui a actuellement une capacité d'environ 8 400 places.

Le stade est situé à environ 1 km de la gare de Winterthur et, les jours de match, il est principalement accessible à pied depuis la gare ou le centre-ville.

En raison de la très faible distance entre la gare et le centre-ville, une marche des supporters visiteurs a lieu pratiquement à chaque match entre la gare et le stade . En raison de la situation en centre-ville et de la courte distance à parcourir jusqu'à la gare, avec un croisement potentiel de supporters locaux ou neutres, il existe un risque de confrontation selon les matches. La séparation des supporters est alors souvent assurée par des éléments de clôture mobiles et des dispositifs d'intervention de la police.

### **Yverdon Sport FC**

L'Yverdon Sport FC joue à domicile au Stade Municipal, qui a actuellement une capacité d'environ 4'000 places. En cas de maintien en Super League, une extension du stade serait nécessaire.

Le stade se trouve à environ 1 km de la gare d'Yverdon-les-Bains et est principalement desservi à pied depuis la gare ou le centre-ville les jours de match.

En raison de la très faible distance entre la gare ou le centre-ville et le stade, il faut s'attendre à ce que les supporters visiteurs fassent une marche de la gare au stade pratiquement à chaque match.

### 3 Modèles pour les voyages de supporters

#### 3.1 Modèles de base pour les voyages de supporters

Les modèles de base pour les déplacements de supporters invités à des matches à l'extérieur peuvent être différenciés selon que le voyage est individuel ou organisé :

- > *Voyage individuel* : Les supporters se déplacent avec les moyens de transport disponibles pour le trafic régulier, sans qu'il existe d'offres de transport organisées spécifiquement pour eux. Ils peuvent soit utiliser le transport individuel motorisé jusqu'aux parkings situés aux alentours du stade, soit utiliser l'offre de transports publics existante (trains réguliers, tram, bus).

Les clubs et les supporters n'ont pas à organiser de voyage individuel. Le cas échéant, les clubs conviennent avec les entreprises de transport (principalement les communautés tarifaires et de transport régionales) d'un billet combiné, dans lequel le billet d'entrée est valable le jour du match dans cette communauté tarifaire (avec une participation aux frais correspondante par le club recevant).

De leur côté, les entreprises de transport mettent généralement en place du matériel roulant supplémentaire ou renforcent les lignes afin de pouvoir répondre de manière adéquate à la demande accrue / aux pics de fréquentation. En fonction du nombre et de la présence des supporters, cela peut entraîner des perturbations des transports publics et/ou l'éviction des voyageurs réguliers.

- > *Voyage organisé* : Dans le cas du voyage organisé, les clubs, les supporters ou les entreprises de transport mettent en place des offres spécifiques pour les voyages de supporters, clairement séparées du trafic régulier.

Il peut s'agir de cars de supporters liés à la route avec transport "de stade à stade" ou de trains spéciaux réservés aux supporters ou, en théorie, de wagons spéciaux réservés (ce qui est toutefois difficilement réalisable du point de vue de l'exploitation par les CFF). Dans le cas d'un voyage organisé, il est donc possible d'établir une distinction claire entre le trafic spécial pour les supporters et le trafic régulier. En théorie, il est également possible de répartir les coûts selon le principe de causalité pour les offres de transport spécifiques.

Le problème du "dernier kilomètre" entre la gare et le stade se pose régulièrement, en particulier lors de l'utilisation d'offres organisées dans le transport ferroviaire avec un grand nombre de supporters, car un grand nombre de supporters se trouvent alors dans la zone de la gare ou dans l'espace public.

Une représentation schématique des modèles de base pour les voyages de supporters figure à l'annexe A.

Outre les types de déplacement fondamentaux, il convient également de distinguer entre les "supporters du milieu" et les "autres supporters". Alors que les supporters du milieu se présentent en grands groupes avec un comportement typique du milieu (chant, chants, vêtements uniformes, comportement parfois provocateur ; parfois utilisation d'engins pyrotechniques, jet d'objets ou dommages matériels), les autres supporters se déplacent en plus petits groupes et de manière plus discrète. Il s'ensuit qu'il faut s'attendre à des répercussions sur le service régulier des entreprises de transport concernées, en particulier lorsqu'un grand nombre de supporters se rendent individuellement au stade.

## 3.2 Arrivée individuelle

### 3.2.1 Transport individuel motorisé

L'accès par transport individuel motorisé comprend le trajet direct vers le lieu du match au moyen de voitures de tourisme, de motos ou de minibus, chaque véhicule pouvant transporter environ 1 à 8 personnes.

Les déplacements en transports individuels motorisés sont quantitativement peu importants et concernent surtout les VIP et les autres supporters. Dans les environs directs des stades de la SFL, il n'y a que peu de places de parc disponibles, qui sont en outre nécessaires pour les supporters VIP et les supporters locaux. Les supporters qui se déplacent doivent donc se rabattre sur des parkings situés en ville, ce qui entraîne soit un important trafic de recherche et une forte pollution des rues de quartier, soit des frais de stationnement élevés (en cas d'utilisation de parkings publics, etc.) et une forte utilisation des transports publics sur le dernier kilomètre. D'une manière générale, il faudrait s'attendre à une charge de trafic encore plus élevée en cas d'augmentation du trafic individuel pour se rendre sur place, en particulier dans les agglomérations et les centres-villes des sites de la SFL.

D'un point de vue écologique, il n'est pas non plus souhaitable de se rendre individuellement et à grande échelle par des moyens de transport motorisés individuels.

**Conclusion :** le transport individuel motorisé continuera à ne jouer qu'un rôle secondaire pour l'arrivée des supporters visiteurs et ne pourra apporter une contribution importante que pour les petits groupes de supporters.

### 3.2.2 Utilisation individuelle des transports publics, y compris en petits groupes

L'utilisation individuelle des transports publics comprend le voyage au moyen des offres régulières des transports publics (trains réguliers, RER, tram, bus) en groupes de 80 personnes au maximum. Pour ce faire, des billets de groupe avec places/wagons réservés peuvent être achetés auprès des CFF ; pour le "dernier kilomètre", l'offre régulière de la communauté tarifaire régionale ou les offres de renfort mises en place en fonction des jours de match sont utilisées.

En raison de l'offre de transports publics très bien développée en Suisse, le voyage individuel en transports publics est une possibilité pratique, avantageuse et écologique pour les autres supporters. Comme cette clientèle achète généralement des billets valables et ne provoque pas de perturbations importantes, les coûts sont pris en charge selon le principe de causalité. Les problèmes les plus fréquents sont toutefois le littering, la forte consommation d'alcool et la fumée dans le train.

En revanche, selon l'expérience des CFF, des groupes d'environ 80 personnes dans les trains réguliers peuvent perturber considérablement les transports publics et évincer les voyageurs réguliers, car ces supporters ne respectent souvent pas les réservations ou les règles convenues. Outre le littering, la consommation d'alcool et le tabagisme, il arrive souvent que des autocollants soient apposés, des tags pulvérisés ou des fenêtres ouvertes pendant le trajet et des objets jetés à l'extérieur.

Toutefois, comme il n'est guère possible de distinguer à l'avance les supporters des scènes des autres supporters et qu'il existe d'abord une obligation générale de transport (voir le chapitre 6 du présent rapport pour les exceptions à ce sujet), l'arrivée individuelle des supporters des scènes dans les trains réguliers constitue souvent un défi pour les entreprises de transport. La situation est encore compliquée par le fait que les trains réguliers font des arrêts selon l'horaire, de sorte qu'il existe une possibilité de confrontation entre les supporters visiteurs et les supporters locaux (ou avec des supporters d'équipes tierces se rendant dans d'autres lieux de match) à chaque gare avec arrêt régulier.

**Conclusion** : l'arrivée individuelle par les transports publics, y compris les voyages de supporters en groupe jusqu'à 80 personnes, contribue de manière significative au transport des supporters visiteurs. Ce mode de déplacement est toutefois problématique, notamment en cas de forte affluence de supporters du milieu, dans la mesure où ceux-ci ne respectent pas les accords passés avec les entreprises de transport pour minimiser les perturbations.

### 3.3 Arrivée organisée

#### 3.3.1 Fancar

Le voyage organisé en fancar comprend le trajet jusqu'au lieu du match à partir du stade de domicile ou d'un point de rencontre défini (voir ci-dessous) dans des autocars disponibles sur le marché et loués spécialement pour ces trajets. Elle offre une grande capacité tout en étant très flexible et confortable. Les autocars modernes ont une capacité de 50 à 80 personnes (dans des bus à deux étages) et peuvent être loués auprès de différentes entreprises de bus en Suisse. Les modèles suivants entrent en ligne de compte pour les voyages de supporters :

- > Voyage direct "de stade à stade", c'est-à-dire que les supporters visiteurs montent dans le bus à leur stade d'origine (ou dans les environs de celui-ci), qui les emmène directement au stade du match à l'extérieur. La sortie et l'entrée dans le bus après le match ont lieu directement dans le secteur visiteur (dans la mesure où les conditions de construction et de circulation le permettent).
- > Obligation de prendre le bus dans l'agglomération du lieu où se déroule le match à l'extérieur (modèle dit "Holland"), c'est-à-dire que les supporters visiteurs se rendent individuellement à un point de rencontre prédéfini, situé à environ 30 minutes en dehors de la ville du match à l'extérieur, et y montent dans des bus mis à disposition. Ce n'est que dans ces bus que le billet pour le match est échangé contre un bon préalablement retiré et que les bus se rendent en convoi directement au stade / secteur visiteur.

Cette procédure vise avant tout à éviter que les supporters visiteurs ne se trouvent en grand nombre en ville ou dans les environs du stade du club recevant. Ce modèle semble toutefois peu attrayant, tant d'un point de vue pratique qu'écologique, car il faudrait à nouveau se rendre individuellement jusqu'au lieu de rencontre (en général un grand parking ou une aire de repos sur l'autoroute). Cela se fait alors soit en transport individuel motorisé (ce qui n'est guère réaliste pour les grands groupes de supporters), soit en transports publics, ce qui pose les problèmes mentionnés au chapitre 3.2.2 et n'incite guère à ne pas rester assis dans le train et à se rendre directement au lieu de destination (avec un billet individuel pour le match).

L'avantage général des déplacements en fancars réside dans le fait qu'ils sont commandés et payés par les clubs et les supporters visiteurs selon le principe du pollueur-payeur, qu'ils offrent une grande capacité de transport et un grand confort lors d'un trajet direct de stade à stade. En principe, les fancars résoudraient également le problème des marches de supporters sur le dernier kilomètre et minimiseraient ainsi probablement les répercussions aux abords des stades.

Il faut toutefois tenir compte du fait que les grands groupes de supporters ont besoin d'un nombre considérable de cars de supporters (pour un groupe de 1500 supporters, il faudrait environ 30 autocars de capacité normale), qui doivent être mis à disposition par des entreprises de transport et stationnés dans les stades. Dans d'autres pays où les fancars sont plus répandus, on sait en outre que des débordements

se produisent régulièrement sur les aires de repos lorsque les supporters y font une pause ou, dans le pire des cas, lorsqu'ils rencontrent des groupes de supporters rivaux.

**Conclusion:** les voyages de supporters en fan-car représentent une alternative économique et pratique au voyage individuel ou au voyage en train. Les avantages sont le transport direct jusqu'au stade ainsi que l'organisation flexible par les clubs/fans, les inconvénients sont les capacités limitées pour les grands groupes de supporters.

### 3.3.2 Train spécial / train charter

L'organisation d'un voyage en train spécial implique la mise à disposition d'un train complet, séparé du trafic régulier et réservé exclusivement aux supporters de football, de la gare du club visiteur directement jusqu'à la gare du club recevant (gare centrale ou arrêt proche disposant d'une infrastructure suffisante). La capacité d'un train spécial varie entre 500 et 800 places, en fonction du matériel roulant utilisé et de la composition du train (le matériel roulant utilisé offre environ 80 places assises par wagon).

Les modèles suivants entrent alors en ligne de compte pour la mise à disposition des trains spéciaux :

- > Les CFF mettent les trains spéciaux à la disposition des supporters et vendent les billets sous leur propre responsabilité (actuellement, offre de prix séparée "Ticket Fzug"). Par le passé, il s'est avéré que, selon le club hôte, jusqu'à 50% des supporters n'achètent pas de billet, ce qui entraîne un déficit important du côté des CFF, en plus des frais de voyage et de sécurité. En outre, aucune personne responsable n'est généralement identifiée pour les dommages causés au matériel roulant, de sorte que les CFF doivent également prendre en charge ces coûts et que les supporters ne sont pas incités à s'autoréguler.

Au Danemark, il existe depuis longtemps un modèle comparable, dans lequel les DSB (pendant des CFF) exploitent pour leur propre compte des "wagons de supporters" ou des "trains de supporters" en déployant de gros efforts d'organisation et en établissant des canaux de communication directs avec les supporters. Dans ce cas, les DSB assument également - comme les CFF en Suisse - des tâches très étendues en matière d'entretien des contacts et de coordination avec les supporters.<sup>8</sup>

- > Les clubs hôtes "affrètent" les trains spéciaux auprès des CFF et se chargent eux-mêmes de la billetterie (par exemple en liaison avec une solution de billetterie combinée), du contrôle d'accès au train spécial ainsi que de la garantie de la sécurité pendant l'embarquement, le trajet et le débarquement (avec le soutien du personnel des CFF). La responsabilité en cas d'erreur de comportement, de dommages matériels, etc. incombe également au club dans le cadre convenu contractuellement (dans la mesure où aucun responsable n'a pu être identifié), qui affrète les trains spéciaux et les restitue en bon état.

Un modèle comparable est parfois pratiqué aux Pays-Bas lorsque le nombre de supporters est trop élevé pour le déplacement en fan-car décrit ci-dessus. Ici, ce modèle est toutefois prescrit par la loi.

Outre les CFF, des entreprises ferroviaires privées spécialisées peuvent théoriquement proposer des trains charters correspondants.

- > Les supporters invités "affrètent" eux-mêmes les trains spéciaux auprès des CFF et se chargent ensuite de la billetterie, du contrôle d'accès et de la garantie de la sécurité. Dans le cadre de ce qui est possible en termes d'exploitation et de sécurité, ils ont le droit d'exploiter un service de restauration

<sup>8</sup> Cf. Friis/Havelund : "DSB football guides - a Danish solution to an international problem ?", Good Hosting Booklet Serie, Vol. 1, Aarhus, 2012.

mobile dans le train, par exemple. Les supporters qui affrètent les trains spéciaux et les restituent en bon état assument donc la responsabilité des erreurs de comportement, des dommages matériels, etc.

Pour un tel modèle, il est indispensable que les supporters ou les organisations/associations de supporters soient prêts à assumer la responsabilité des voyages de supporters et à prendre en charge les charges administratives correspondantes pour l'organisation en collaboration avec les CFF. En outre, l'expérience montre que ce modèle nécessite également un accompagnement par des stadiers des clubs ou des supporters et (au moins dans les zones de gare) éventuellement par la police.

Des dispositions similaires existent dans certains clubs de football allemands, qui réservent sous leur propre responsabilité des trains de supporters ou des trains spéciaux auprès de la Deutsche Bahn ou d'entreprises ferroviaires privées. Ceux-ci circulent généralement sous la forme de compositions de train propres.

L'utilisation de trains spéciaux présente généralement l'avantage de pouvoir séparer les voyageurs réguliers et les supporters, en particulier les supporters des scènes, dans le train et déjà à la gare, et donc de ne pas gêner les voyageurs réguliers. Cela suppose toutefois un comportement adéquat des supporters, qui doivent respecter les règles et les accords. Il convient de souligner en particulier la séparation stricte entre les voyageurs réguliers et les supporters dans les gares et dans le train, ainsi que la possibilité de choisir de manière optimale les gares de départ et d'arrivée sans arrêts intermédiaires.

Enfin, l'inconvénient de l'arrivée organisée en fan-car est qu'il faut généralement disposer d'une autre possibilité de déplacement sur le "dernier kilomètre" ou qu'une marche des supporters est nécessaire, ce qui peut poser des problèmes logistiques et de tactique d'intervention. Les supporters se présentent alors comme une grande "masse" qui doit être encadrée par des mesures de gestion de la foule étendues, ce qui peut s'avérer coûteux et nécessiter des ressources importantes. D'un autre côté, cela permet aussi de concentrer les moyens de la police et de faciliter la gestion des transports publics sur le dernier kilomètre.

**Conclusion :** les voyages de supporters dans des trains spéciaux sont une variante très appropriée, en particulier pour les très grands groupes de supporters, pour arriver et repartir en toute sécurité. L'exploitation autonome par les CFF ne couvre toutefois pas les coûts et a pour conséquence que les dommages occasionnés ne sont pas pris en charge par ceux qui les causent. Une plus grande participation des clubs et/ou des supporters est donc nécessaire. Pour des raisons d'exploitation et de sécurité, les trains spéciaux doivent être préférés aux wagons spéciaux.

### 3.3.3 Train régulier avec wagons supplémentaires

Le voyage organisé en train régulier avec des wagons spéciaux implique la mise à disposition d'un ou de plusieurs wagons spéciaux sur des trains réguliers depuis la gare du club visiteur jusqu'à la gare (en général la gare centrale) du lieu de match du club recevant.

Les wagons extra pourraient théoriquement être utilisés de manière analogue aux trains extra dans le cadre des modèles suivants :

- > Mise à disposition par les CFF à leur propre compte et sous leur responsabilité.
- > Mise à disposition sous forme de wagons charters par les clubs qui organisent le voyage et affrètent les wagons supplémentaires auprès des CFF.
- > Mise à disposition sous forme de wagons supplémentaires affrétés par les supporters.

Les conditions-cadres ainsi que les avantages et inconvénients fondamentaux sont fondamentalement les mêmes que pour les trains spéciaux (voir chapitre 3.3.2), avec toutefois deux particularités :

Premièrement, les wagons spéciaux ne peuvent être proposés pratiquement que par les CFF ou d'autres entreprises ferroviaires circulant en trafic régulier sur la ligne (p. ex. bls), car ils sont accrochés à des trains circulant en trafic régulier. Or, les CFF n'utilisent pratiquement plus que des rames automotrices en trafic régulier, auxquelles il n'est pas possible d'accrocher des wagons supplémentaires. Il faudrait donc accrocher une rame supplémentaire (ce qu'on appelle la double traction), mais ces trains ne sont pas adaptés aux fans (trop peu de toilettes et de bioréacteurs, détecteurs de fumée, pas de capacité variable, etc.)

Deuxièmement, un inconvénient majeur par rapport aux trains spéciaux est que les wagons spéciaux circuleraient avec les trains réguliers et que l'embarquement et le débarquement dans la zone de la gare se feraient donc sans séparation du reste des passagers, ce qui pourrait entraîner des perturbations, une forte densité de personnes ou encore des confrontations involontaires. Comme les wagons spéciaux circulent avec les trains réguliers, les arrêts intermédiaires prévus à l'horaire doivent également être effectués et il n'est généralement pas possible de desservir séparément les arrêts situés à proximité du stade.

**Conclusion :** les voyages de supporters dans des wagons spéciaux ne sont pratiquement pas réalisables en Suisse et présentent plutôt des inconvénients par rapport aux trains spéciaux. Le mélange entre le trafic régulier et le trafic des supporters est plus important et il n'est pas possible de choisir des itinéraires / arrêts spécifiques.

### 3.4 Voyages de supporters sur le "dernier kilomètre"

#### Situation générale

Outre le franchissement de grandes distances en voiture, en car ou en train, il faut également tenir compte du "dernier kilomètre" dans l'environnement direct du stade lors de l'analyse des déplacements de supporters. Le terme "dernier kilomètre" englobe, par analogie à la logistique des marchandises, le trajet final entre un grand nœud et le lieu de destination, c'est-à-dire le stade dans le présent contexte.

Dans les données PKPS, ces trajets sont attribués aux phases "avant le match" ou "après le match" et sont souvent caractérisés par des marches de supporters, des provocations, des dommages matériels et le jet d'objets. Le retour d'information de la police cantonale valaisanne montre également de manière exemplaire que ce "dernier kilomètre" constitue un point fort d'intervention et donc un défi particulier.<sup>9</sup> Une réduction ou du moins une meilleure gérabilité des marches de supporters entre la gare et le stade serait donc un grand soulagement pour les corps de police. L'évaluation du concordat sur le hooliganisme par l'Université de Berne a relevé à cet égard que les stades où le transfert entre la gare d'arrivée et le stade est plus long ont connu nettement plus d'incidents pendant la période considérée.<sup>10</sup>

En raison des moyens de transport actuellement utilisés par les supporters, le voyage des supporters sur le dernier kilomètre se fait en général entre la gare et le stade (ou le retour). Les possibilités de voyage suivantes s'offrent à vous :

- > Les supporters parcourent ce trajet à pied, ce qui, selon le nombre et l'apparence des supporters ("Famnarsch"), entraîne des perturbations de l'espace public et de la circulation ainsi que, parfois, des comportements typiques de la scène (provocations, dommages matériels, confrontations physiques). En raison des restrictions qui en découlent et des efforts policiers importants pour séparer les

<sup>9</sup> Voir le feed-back de la police cantonale valaisanne du 21 juillet 2023 concernant les défis pertinents liés au transport des supporters entre la gare et le Stade de Tourbillon à Sion.

<sup>10</sup> Cf. rapport de travail "Evaluation du concordat sur le hooliganisme" du Centre de recherche sur la violence lors de manifestations sportives, Université de Berne, Brechbühl et al., septembre 2020, p. 32-34.

supporters, les autorités chargées de délivrer les autorisations et les corps de police voient les marches de supporters d'un œil critique ou ne les acceptent que sous conditions.

- > Les supporters utilisent les offres des communautés tarifaires régionales ou des entreprises de transport locales pour arriver et repartir en tram, en bus et, le cas échéant, en RER. Là encore, il faut s'attendre à des perturbations fréquentes ou à un déploiement important de forces de police, en fonction du nombre de supporters et de leur comportement.

En outre, pour les supporters invités organisés en grands groupes, des compositions de véhicules séparées doivent généralement être mises à disposition afin de permettre un transport sûr et séparé vers ou depuis le secteur invité.

- > Lors des déplacements en fancars, les supporters sont amenés directement au stade et peuvent entrer ou sortir du secteur visiteur pratiquement immédiatement. Cet effet, les fancars peuvent partir soit du stade du club visiteur, soit de points de rencontre (voir les explications ci-dessus).
- > Les supporters sont transportés par des trains spéciaux directement dans les gares les plus proches du stade. Actuellement, cela est possible à Bâle, Berne, Saint-Gall et Genève ; à Winterthur et Yverdon, la gare principale se trouve à proximité immédiate du stade. En revanche, l'arrêt Allmend à Lucerne n'est desservi que par le Zentralbahn à voie métrique et ne peut donc pas être atteint directement par des trains spéciaux à voie normale.

L'expérience montre que les marches de supporters entre la gare principale des sites de la SFL et les stades, en particulier, ont des répercussions considérables, majoritairement perçues comme négatives, et font donc souvent l'objet de discussions (politiques) entre différents groupes d'intérêts. Les autorisations correspondantes sont donc rarement accordées.

Pour des raisons pratiques, il est toutefois plus facile pour les corps de police d'intervenir dans de tels cas si les supporters arrivent en bloc (par exemple par un train spécial) et peuvent être accompagnés ensemble au stade. L'expérience montre que cela simplifie la gestion du trafic pendant la marche des supporters et la garantie de la séparation des supporters dans la zone urbaine par rapport à une arrivée différée avec des groupes individuels. L'échange régulier d'informations avec les CFF (concernant les trains spéciaux) ou les fancars mis à disposition est également utile pour se faire une idée claire et précoce du nombre de supporters attendus, de l'heure d'arrivée, etc.

### **Possibilités d'amélioration de la situation sur le "dernier kilomètre"**

Outre la conception du modèle de voyage (train spécial directement à proximité du stade, fancar directement à proximité du secteur des visiteurs, etc.) et la distance entre la gare et le stade, les concepts et tactiques d'intervention de la police choisis ont également une nette influence sur la sécurité du dernier kilomètre, comme le montrent différentes conclusions :

- > Les résultats d'un projet de recherche sur la sécurité lors des grandes manifestations de football en Allemagne montrent qu'il est particulièrement important d'instaurer un dialogue entre la police et les supporters invités dès leur arrivée à la gare, car il s'agit de la première interaction entre les supporters et la police locale. Différentes mesures sont donc recommandées, notamment<sup>11</sup>
  - > Communication commune et coordonnée de tous les acteurs de la sécurité (police, entreprises ferroviaires, clubs avec responsables de la sécurité et des supporters) en amont et sur place vis-à-vis

---

<sup>11</sup> Cf. Kubera/Borner/Klemmt : "Ankunft am Bahnhof", dans : Kubera (éd.) et al. : "Sicherheit und Kommunikation bei Fussballgrossveranstaltungen", Stuttgart, 2018, p. 36-40.

des supporters. Cette communication peut être lancée en amont par le biais de lettres aux supporters ou d'informations aux supporters.

- > Information et communication appropriées et soutenues par des annonces par haut-parleur, des panneaux, des tableaux d'affichage, etc. sur place ainsi que dans les médias sociaux.
- > Mise en place et équipement défensifs des forces de police afin de transmettre une "culture de bienvenue" ou une "approche de bon accueil" et de donner aux supporters, dans la mesure du possible, l'occasion de s'organiser et de s'autoréguler.
- > Mise à disposition de services tels que des toilettes en nombre suffisant, des consignes à bagages ou des possibilités de restauration.
- > Dès le milieu des années 2000, la police de Hanovre en Allemagne (police du Land de Basse-Saxe) avait mis au point une stratégie fortement désescalade pour gérer les supporters visiteurs qui se rendaient sur place, stratégie qui impliquait la prise en compte des besoins et des particularités spécifiques aux supporters, un échange intensif avec les supporters visiteurs le jour du match et en amont, ainsi qu'une utilisation modérée des moyens.<sup>12</sup>
- > La police cantonale bernoise mise elle aussi sur une approche fortement axée sur le dialogue dans les environs du stade du Wankdorf (avec toutefois une situation avantageuse sur le plan architectural en raison de la proximité de la gare, voir ci-dessus), avec une communication étendue à l'égard de toutes les parties concernées et une attitude axée sur le dialogue avec les supporters visiteurs.<sup>13</sup>

Les concepts susmentionnés, présentés à titre d'exemple, sont également conformes à la "Convention du Conseil de l'Europe sur une approche globale de la sécurité, de la sûreté et des services lors des matches de football et autres manifestations sportives", qui a également été adoptée par la Suisse en 2018. Cette convention prévoit la création d'un "environnement sûr, protégé et accueillant" lors de manifestations sportives dans l'espace public.<sup>14</sup> Des concepts d'intervention des corps de police conçus en conséquence peuvent y contribuer, une participation positive des clubs, du fancoaching et des supporters ou des organisations de supporters étant également nécessaire. Les alliances de clubs sur les sites de la SFL, qui font l'objet d'un projet partiel séparé, doivent notamment y contribuer.

**Conclusion** : pour améliorer la situation sur le "dernier kilomètre", il faudrait établir des concepts d'intervention élaborés au niveau local, mais qui suivent si possible un cadre d'action uniforme. Il est donc recommandé d'élaborer un concept/une ligne directrice national(e) concernant la procédure tactique d'intervention pour le "dernier kilomètre". Celui-ci devrait contenir des recommandations concernant la mise en œuvre de la stratégie 3D par la police ainsi que des directives/recommandations en matière de construction pour l'aménagement du secteur d'accueil, de son entrée et de ses abords, dans le sens de "bonnes pratiques".

<sup>12</sup> Voir Biermann/Ulrich : "Das Ende der Eskalation", 11freunde Nr. 120, novembre 2011, p. 29-36 ainsi que Wölki-Schumacher : "Fussballfans und Polizei - Miteinander statt Gegeneinander : polizeiliches Konfliktmanagement in Hannover, in : Kuhlmann (Hrsg.) : "Sport, soziale Arbeit und Fankulturen : Positionen und Projekte", Hildesheim 2014, p. 115-126.

<sup>13</sup> La procédure correspondante de la police cantonale bernoise ainsi que des autres acteurs impliqués est présentée de manière synoptique dans le projet partiel "Alliances de clubs".

<sup>14</sup> Cf. Convention du Conseil de l'Europe sur une approche globale de la sécurité, de la sûreté et des services lors des matches de football et autres manifestations sportives, Saint-Denis, 03.VII.2016, article 6.

## 4 Ensemble de mesures pour les voyages de supporters

### 4.1 Approche à l'échelle nationale pour une adaptation flexible

#### 4.1.1 Objectifs du paquet de mesures "Voyages de supporters"

Le train de mesures concernant les voyages de supporters doit en principe permettre d'atteindre les objectifs suivants :

- > Les voyages de supporters doivent être organisés de manière sûre et attrayante pour tous les participants, avec le moins d'effets extérieurs négatifs possibles pour les participants et les personnes non impliquées.
- > La responsabilité, la charge et les coûts des voyages de supporters sont répartis de manière transparente et selon le principe de causalité. Les CFF sont déchargés financièrement et sur le plan de l'organisation.
- > Des mesures uniformes sont disponibles dans toute la Suisse, mais elles peuvent être adaptées en fonction du site et du jeu.

En outre, il s'agit de permettre un contrôle des mesures et de créer une base de données solide pour la sécurité lors des déplacements de supporters grâce à un tableau de bord spécifique aux déplacements de supporters.

#### 4.1.2 Approche fondamentale du paquet de mesures concernant les voyages de supporters

Le train de mesures pour les voyages de supporters s'oriente en premier lieu sur le nombre de supporters attendus des supporters visiteurs. Les autres critères de décision peuvent être la classification du match en termes de risques pour la sécurité lors des déplacements de supporters et aux abords du stade, les besoins des supporters et la longueur des trajets.

En principe, les possibilités d'accès suivantes en découlent (voir annexe B) :

- > Les matches avec **une faible affluence de supporters visiteurs** (c.-à-d. environ < 200 personnes) se déroulent par un voyage individuel au moyen de transports individuels motorisés, de (petits) cars de supporters ou de transports publics.
- > Lors des matches avec **une affluence moyenne de supporters visiteurs** (c'est-à-dire environ 200 à < 400 personnes), des fancars sont utilisés en complément. L'arrivée et le départ s'effectuent directement au secteur des visiteurs.
- > Lors des matches où **les supporters visiteurs sont nombreux** (c'est-à-dire environ > 400 personnes), des trains spéciaux sont mis à disposition et réservés par les clubs et/ou les supporters auprès des CFF, ou du moins accompagnés par les clubs (pour la participation financière, voir chapitre 7).

Cette approche vise à utiliser les ressources des CFF à bon escient et à ménager les capacités des transports publics, déjà fortement sollicitées en raison de diverses contraintes (demande de base élevée aux heures de pointe, autres manifestations, mesures de construction sur le réseau).

La condition de base pour la mise en œuvre de ce modèle est de convenir du mode de déplacement pour chaque match en amont du jour de la rencontre, en impliquant toutes les parties prenantes. Cela peut se faire de préférence dans le cadre des alliances de clubs ainsi que dans le cadre d'échanges avec les

clubs visiteurs. La définition du modèle de déplacement respectif devrait faire partie intégrante de l'autorisation de jeu.

## 4.2 Jeux avec peu de supporters invités

Lors des matches à faible affluence de supporters visiteurs, le voyage des supporters doit se faire sous la propre responsabilité des clubs visiteurs, comme suit :

- > Les supporters du milieu se déplacent en petits groupes au moyen de (petits) cars de supporters, des transports publics (taille du groupe avec tarif de groupe : 80 personnes maximum par train) ainsi que (dans des cas exceptionnels) du transport individuel motorisé.
- > En règle générale, les marches de supporters ne sont pas autorisées. L'accès au stade sur le dernier kilomètre se fait par les transports publics locaux (validité du billet d'entrée dans la communauté tarifaire régionale) ou par l'utilisation de places de stationnement proches du stade pour les fans-cars (accès direct au secteur visiteur selon la classification des risques et les conditions de construction).
- > Les autres supporters se déplacent en transports publics ou en transports individuels motorisés. Sur le dernier kilomètre, ils utilisent également les parkings individuels ou les transports publics locaux.
- > Les clubs hôtes organisent le voyage concret avec leurs supporters sous leur propre responsabilité et en accord avec les entreprises de bus et les CFF. Pour les voyages en groupe dans les trains réguliers, des accompagnateurs de supporters (au moins une personne par groupe) voyagent avec les supporters dans le train et servent d'interlocuteurs pour le personnel des trains.
- > Les CFF proposent généralement des tarifs de groupe pour les groupes voyageant dans les trains réguliers.

Ces conditions marginales s'appliquent à l'ensemble de la Suisse.

## 4.3 Jeux avec un nombre moyen de supporters invités

Pour les matches avec une affluence moyenne de supporters visiteurs, le voyage des supporters doit être organisé sous la propre responsabilité des clubs visiteurs comme suit :

- > Les supporters des scènes se déplacent en premier lieu en fancars, les groupes jusqu'à 80 personnes en trains réguliers ainsi que (dans des cas exceptionnels) en transport individuel motorisé. Les fancars sont loués par les clubs hôtes ou leurs supporters sous leur propre responsabilité. Environ 5 à 8 fancars sont nécessaires (en fonction du nombre de supporters et de la configuration des cars). Ceux-ci se rendent directement dans le secteur visiteur du stade et sont garés aux alentours du stade pendant le match. L'organisation des modalités de voyage (p. ex. choix de l'entreprise de bus, heures de départ, etc.) devrait être laissée aux supporters ou les impliquer fortement, afin que le voyage puisse être effectué de manière attrayante, confortable et avec une grande liberté d'organisation.
- > Du côté des CFF, aucun groupe de supporters de plus de 80 personnes et bénéficiant du tarif de groupe ne sera admis dans les trains réguliers. Les groupes de supporters seront à nouveau accompagnés par des stewards / accompagnateurs de supporters des clubs hôtes.
- > Cela ne donne pas l'occasion d'organiser des marches de supporters d'une certaine ampleur.
- > Les autres supporters se déplacent en transports publics ou en transports individuels motorisés. Sur le dernier kilomètre, ils utilisent également les parkings individuels ou les transports publics locaux.

Ces conditions marginales s'appliquent également à l'ensemble de la Suisse.

Selon le trajet et en accord avec les CFF et les autorités compétentes en matière d'autorisation, des trains spéciaux peuvent en principe être mis en place pour les matches à affluence moyenne de supporters, si cela est possible pour les CFF sur le plan de l'exploitation. La mise à disposition de trains spéciaux est toutefois liée à une organisation complexe et à des coûts (fixes) élevés pour les CFF, qui doivent donc concentrer leurs ressources limitées sur les matches à forte affluence de supporters. Les détails à ce sujet figurent au chapitre 7.

#### 4.4 Jeux avec un grand nombre de fans invités

Lors des matches à forte affluence de supporters visiteurs, le voyage des supporters s'effectue en premier lieu par des trains spéciaux organisés par les clubs visiteurs ou les supporters visiteurs en collaboration avec les CFF :

- > Les supporters des scènes se déplacent dans un train spécial que le club ou les supporters hôtes louent sous leur propre responsabilité auprès d'une entreprise ferroviaire aux conditions du marché ou qui sont mis à disposition en accord avec les CFF. La capacité d'un tel train est d'environ 800 personnes. Le cas échéant, plusieurs trains spéciaux doivent être mis en place.
- > Le train spécial circule d'une gare définie du club visiteur (dans la mesure du possible en dehors des flux de clientèle réguliers des transports publics) vers une gare/un arrêt situé(e) le plus près possible du stade du club recevant.

Aucun arrêt intermédiaire n'est prévu. Il convient de tenir compte du fait que, jusqu'à présent, il y a souvent eu des passagers frappés d'une interdiction de périmètre qui ont ensuite quitté le train à la suite d'un arrêt spontanément convenu ou d'un freinage d'urgence (à éviter absolument pour des raisons de sécurité) avant le périmètre concerné.<sup>15</sup> De telles situations doivent être évitées par des accords préalables et une autorégulation des supporters ou, le cas échéant, par l'extension en cours des interdictions de périmètre aux trains spéciaux.

- > Les clubs hôtes ou les supporters hôtes soutiennent les CFF dans l'organisation des trajets en train. Cela se fait par le biais de stewards / accompagnateurs engagés, qui participent par exemple au contrôle des billets, au nettoyage ou à des tâches simples de sécurité. Le modèle concret de mise en œuvre par les clubs hôtes ou les supporters eux-mêmes peut être convenu avec les CFF en fonction du site. En principe, des accompagnateurs de supporters et des stewards sont engagés en nombre suffisant.

- > L'entreprise ferroviaire assure la traction, le matériel roulant et l'accompagnement des trains. Une remise commune avec l'utilisateur (club / organisation de supporters) a lieu avant le départ et à la fin du trajet de supporters.
- > De la gare au stade, le transfert des supporters s'effectue conformément à l'autorisation locale, soit au moyen de véhicules des transports publics locaux mis à disposition, soit sous forme de marche des supporters. L'itinéraire et les conditions limites sont fixés dans l'autorisation du jour du match et (si possible) convenus à l'avance dans le cadre de l'Alliance du stade.
- > Les autres supporters se déplacent en transports publics (pas de groupes de supporters de plus de 80 personnes et tarif de groupe correspondant par train) ou en transport individuel motorisé. Sur le dernier kilomètre, ils utilisent également les parkings individuels ou les transports publics locaux.

<sup>15</sup> Cf. rapport de travail "Evaluation du concordat sur le hooliganisme" du Centre de recherche sur la violence lors de manifestations sportives, Université de Berne, Brechbühl et al., septembre 2020, p. 50.

Ces conditions marginales sont également valables pour toute la Suisse. L'identification des matches pertinents devrait se faire le plus tôt possible et être prise en compte lors de l'établissement du calendrier, afin que les CFF et, le cas échéant, d'autres entreprises ferroviaires puissent disposer suffisamment tôt des sillons ou du matériel roulant.

#### 4.5 Gestion d'un "état des lieux des voyages de supporters"

Afin de pouvoir relever et évaluer de manière différenciée l'ampleur réelle des débordements de supporters lors des voyages de supporters, il faudra à l'avenir établir tous les six mois un état des lieux des voyages de supporters. Pour ce faire, le reporting du GSLS devrait être complété comme suit :

- > Possibilité d'indiquer les lieux lors des incidents survenus au cours des phases d'arrivée, d'avant-match, d'après-match et de départ (p. ex. gare du club visiteur, gare du club recevant, itinéraire du train spécial, itinéraire du trafic régulier, itinéraire du fancar, aire de repos, itinéraire du fanwalk, etc.)
- > Possibilité/champ obligatoire pour le choix général du modèle de voyage choisi pour les supporters de la scène (voyage individuel, voyage organisé par fancar, voyage organisé par train spécial, etc.)
- > Possibilité d'associer des faits / mots-clés avec le lieu et le modèle d'arrivée

Les évaluations devraient être mises à la disposition des clubs tous les six mois avec leurs données et être discutées globalement dans les comités d'échange existants.

**Conclusion :** pour obtenir un aperçu pertinent de la situation des voyages de supporters, l'outil d'évaluation du reporting GSLS doit être adapté et les ressources nécessaires doivent être mises à disposition auprès de la PKPS afin que cet aperçu de la situation puisse être collecté et mis à disposition séparément.

#### 4.6 Mise en œuvre spécifique au site

Pour chaque site, les points suivants devront à l'avenir être intégrés dans les concepts de sécurité des clubs (après concertation préalable avec les parties prenantes concernées) :

- > Possibilités d'accès par les transports publics (arrêts, capacités, lignes, etc.).
- > Arrêts spécifiques pour les trains spéciaux.
- > Offres de transport spécifiques entre la gare et le stade (itinéraire, fréquence, capacités).
- > Possibilités de parking, y compris les capacités concrètes ainsi que les places de parking existantes pour les fans.
- > Zones d'arrivée et de départ pour les fancars.
- > Itinéraires définis pour les marches de supporters.
- > Concept général d'accueil des supporters visiteurs dans le sens d'un "good hosting" inter-stade, en tenant compte des conclusions de divers sites et études présentées au chapitre 3.4.

Les contenus correspondants devraient être convenus dans le cadre des alliances de clubs. A cet effet, il a été recommandé dans le cadre du projet partiel Alliances de clubs d'élargir les alliances de clubs à des représentants des supporters visiteurs en fonction des matchs, de l'affluence des supporters visiteurs, etc.

## 5 Rôles et responsabilités des partenaires dans les voyages de supporters

### 5.1 Remarques préliminaires

Dans l'esprit d'une approche axée sur le dialogue, chaque partie impliquée - que ce soit au niveau local ou national - devrait désigner un interlocuteur central chargé de coordonner les tâches énumérées ci-dessous et de servir de premier point de contact pour les différents partenaires.

Afin de permettre une coordination et une communication à l'échelle nationale, les CFF pourraient élargir leurs travaux de planification, manifestement très appréciés de tous, en se mettant à disposition en tant qu'interlocuteur pour l'échange d'informations entre les sites concernant les voyages de supporters dans les trains spéciaux et réguliers. La SFL devrait également jouer un rôle actif dans ce domaine. Les détails devraient être définis dans le cadre d'une "convention dans le domaine des voyages de supporters".

### 5.2 Swiss Football League

Dans le cadre d'une approche uniforme au niveau suisse pour des voyages de supporters sûrs, la SFL assume les rôles ou tâches suivants :

- > Réglementation contraignante du paquet de mesures concernant les voyages de supporters dans les règlements relatifs à l'octroi des licences et à la sécurité.
- > Coordination contractuelle d'une prestation de base (administrative et organisationnelle) avec les CFF dans le sens d'un "partenaire de transport national" pour la SFL et rémunération de celle-ci.
- > Coordination des dates de matches avec les interlocuteurs des CFF en ce qui concerne les éventuels conflits de planification (activités de construction sur le réseau des CFF, disponibilité du matériel roulant, etc.)
- > Participer au dialogue des CFF avec les clubs et les supporters, si nécessaire.

### 5.3 Clubs

Les clubs assument les rôles et les tâches suivants sur leurs sites ou pour les déplacements à l'extérieur :

- > Accord sur les possibilités générales de déplacement et les conditions tarifaires pour le déplacement de tous les supporters lors de leurs propres matches à domicile avec les entreprises de transport locales, les communautés tarifaires régionales, les exploitants de parkings, etc. et communication sur tous les canaux pertinents.
- > Concertation sur les modèles de déplacement généralement préférés pour les matches à l'extérieur avec les propres supporters, les entreprises de transport, la police et les autorités chargées de délivrer les autorisations (le cas échéant, en fonction de l'affluence attendue des supporters et des destinations de voyage).
- > Sélectionner des entreprises de transport (en particulier des entreprises de bus) comme partenaires locaux.
- > Convenir de modèles de voyage par jour de match / match à l'extérieur avec les supporters, les entreprises de transport, la police et les autorités chargées de délivrer les autorisations.

*Si cela est établi en fonction du site, l'accord sur les déplacements pour les matches à l'extérieur avec les entreprises de bus ou les CFF concernant les trains spéciaux peut également être pris directement par les supporters, le club étant alors impliqué en conséquence.*

- > Le cas échéant, réserver les moyens de transport nécessaires en accord avec les supporters et les entreprises de transport.
- > Mise à disposition d'accompagnateurs de supporters et de stewards pour les voyages de supporters.
- > Participer à l'accueil des supporters visiteurs sur le "dernier kilomètre" en prenant des mesures en matière de personnel, de communication et, le cas échéant, d'infrastructure.

#### 5.4 Fans

Les supporters contribuent largement à rendre les voyages des supporters sûrs, mais aussi pratiques et agréables, en assumant les rôles et les tâches suivants :

- > Concertation constructive avec les clubs sur les possibilités de déplacement générales ou spécifiques aux jours de match.
- > Le cas échéant, organisation autonome de fancars ou de trains spéciaux auprès des entreprises de transport.
- > Disposition à assumer des responsabilités lors de voyages en groupe et dans les trains spéciaux vis-à-vis des CFF en tant qu'accompagnateurs, stewards, etc., respect général des conditions marginales définies dans les TP.
- > Le cas échéant, organisation autonome de la restauration, etc. dans des fancars.
- > Appréciation des efforts fournis par les CFF pour le transport des supporters à moindre coût.

#### 5.5 Entrepreneur de bus

Les autocaristes (locaux) sont souvent déjà liés par contrat aux clubs (cars de l'équipe) et assument les rôles et les tâches suivants lors des déplacements de supporters au moyen de fancars :

- > Nomination d'interlocuteurs définis pour les clubs et les supporters pour la réservation de voyages de supporters.
- > Mise à disposition flexible de capacités de bus et de chauffeurs appropriés aux dates convenues le plus tôt possible pour les déplacements à l'extérieur.
- > Disposition à prendre en compte les intérêts des supporters lors des trajets en bus (par exemple, possibilité d'organiser son propre service de restauration).
- > Disposition à tenir compte des intérêts de la police ou, de manière générale, collaboration constructive avec la police et les autorités chargées de délivrer les autorisations en ce qui concerne le choix de l'itinéraire, l'accès au secteur d'accueil, etc.

#### 5.6 Entreprise de transport ferroviaire

##### Remarque préliminaire

En Suisse, l'accès au réseau ferroviaire est en principe libre et non discriminatoire. Avec le service suisse d'attribution des sillons, un organisme indépendant, qui ne fournit lui-même aucune prestation de transport ferroviaire, est donc à disposition en tant qu'organisme indépendant pour la planification de l'horaire et l'attribution des sillons.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Voir à ce sujet les explications et la documentation sur la page d'accueil du service suisse d'attribution des sillons sous [www.tvsv.ch](http://www.tvsv.ch).

Bien que la concurrence dans le transport ferroviaire concerne surtout le transport de marchandises, les entreprises ferroviaires privées peuvent théoriquement proposer des trains charters pour les voyages de supporters sur le réseau suisse ou sur certaines lignes. Dans les faits, différentes conditions doivent toutefois être remplies, notamment en ce qui concerne le matériel roulant utilisé (sécurité des trains, radio des trains, neutralisation des freins d'urgence, embarquement et débarquement des wagons compatibles avec les quais desservis, etc.) et le personnel (connaissances requises des lignes et des gares, permis de conduire et attestations nécessaires).

Etant donné que les sites de la SFL sont répartis dans toute la Suisse et qu'il est nécessaire de connaître les itinéraires dans toute la Suisse, seuls les CFF apparaissent actuellement comme un partenaire de transport national réellement approprié, d'autant plus qu'ils exploitent également la majeure partie des trains réguliers du trafic voyageurs national. La description des rôles ci-après part donc du principe que les CFF sont impliqués en tant qu'entreprise de transport ferroviaire. Néanmoins, certains trains réguliers ou trains affrétés peuvent être exploités par d'autres entreprises de transport ferroviaire, auxquelles les rôles et tâches décrits ci-après peuvent être appliqués par analogie.

### Rôles et tâches

- > En tant que "partenaire de transport national", les CFF mettent à disposition des interlocuteurs pour la SFL, les clubs et les supporters dans le sens d'une "agence de voyage" nationale pour les voyages en train et organisent des concertations régulières avec tous les groupes d'intérêts. La participation aux frais de la SFL ou d'éventuelles contre-prestations dans le sens d'une convention de partenariat sont convenues entre la SFL et les CFF.
- > Les CFF (et éventuellement d'autres entreprises de transport de voyageurs concernées) proposent des tarifs de groupe spéciaux pour les voyages en groupe dans des trains réguliers de 80 personnes au maximum et coordonnent la répartition des groupes plus importants sur plusieurs trains réguliers.
- > Les CFF (et, le cas échéant, d'autres entreprises de transport de voyageurs concernées) mettent à disposition du matériel roulant suffisant et, le cas échéant, complété sur les trains réguliers demandés.
- > Les CFF (et, le cas échéant, d'autres entreprises de transport de voyageurs ou gestionnaires d'infrastructure ferroviaire concernés) font respecter le droit de domicile dans leurs gares ou leurs trains réguliers avec l'aide du personnel d'exploitation ainsi que de la police des transports.
- > Les CFF (ou d'autres entreprises de transport de voyageurs) proposent des trains spéciaux, soit sous forme de charters, soit en accord avec les clubs ou les supporters, et les conduisent avec le matériel roulant et le personnel d'accompagnement (conducteurs de véhicules moteurs, chefs de train) appropriés aux arrêts les plus proches possibles du stade.

### 5.7 Entreprises de transport spécifiques au site

Les entreprises de transport spécifiques au site ou les communautés tarifaires régionales assument les rôles et les tâches suivants aux abords du stade :

- > Concertation d'offres tarifaires attractives (billets combinés) pour le transport des supporters dans le trafic régional.
- > Offre de lignes de renfort / courses spéciales (tram, bus) les jours de match et prise en compte des besoins des clubs, des supporters et de la police pour le choix des itinéraires, des capacités, etc.
- > Assurer la sécurité aux arrêts et dans les moyens de transport par son propre personnel de sécurité ou en coordination avec la police.

## 5.8 Police et autorités chargées de délivrer les autorisations

Les corps de police et les autorités chargées de délivrer les autorisations assument les rôles et les tâches suivants pour leur site :

- > Accord sur des conditions-cadres définies pour les déplacements de supporters vers le stade au moyen de fancars (point d'arrêt, itinéraire, etc.), de trains spéciaux (arrêt) ainsi que de marches de supporters (possibilité générale d'obtenir une autorisation, itinéraires possibles et conditions marginales, etc.)
- > Enregistrement des conditions générales et des critères de sélection pertinents dans le cadre des alliances de clubs.
- > Définition des modèles de déplacement à choisir dans les autorisations liées aux jours de match.
- > Sécuriser les gares et les points d'arrêt des transports publics lors des déplacements de supporters afin de garantir la séparation des supporters.
- > Assurer le dernier kilomètre jusqu'au stade dans le cadre d'une approche axée sur le dialogue et définir et assurer la présence de personnes de contact sur place.
- > Définition et, le cas échéant, accord intercantonal sur la gestion des débordements de supporters dans les trains spéciaux sur le parcours libre ou aux arrêts de destination et intermédiaires.

## 6 Cadre juridique

### 6.1 Obligation de transport

Dans le contexte des voyages de supporters, il est souvent fait référence à l'obligation de transport selon l'art. 12 de la loi sur le transport de voyageurs (LTV) (appelée "obligation de transport"),<sup>17</sup>, selon laquelle les CFF et les autres entreprises de transport sont tenus d'effectuer tout transport et donc de faire circuler les voyageurs de supporters dans les offres régulières en toutes circonstances. Les CFF et d'autres entreprises de transport n'ont donc pas les moyens juridiques d'obliger les supporters à emprunter des trains spéciaux et de les exclure du trafic régulier.

En 2013, le Conseil fédéral a donc présenté le message relatif à la modification de la loi sur le transport de voyageurs (transports de supporters), qui prévoyait en substance une suspension de l'obligation de transport dans les trains réguliers en cas d'offre raisonnable d'un train charter ainsi que la prise en charge par les clubs de la responsabilité des dommages causés par leurs propres supporters lors de voyages de supporters. Pour ce faire, l'article 12 de la loi sur le transport de voyageurs devrait être modifié en conséquence.<sup>18</sup>

Le Parlement a finalement rejeté la modification de la loi sur le transport de personnes, en critiquant notamment le régime de responsabilité des associations qu'elle contenait. Au lieu de cela, le Parlement a chargé le Conseil fédéral de mener des discussions avec les parties concernées et de chercher des solutions à l'amiable.<sup>19</sup>

De cette genèse, on tire souvent la conclusion qu'il existe une obligation de transport illimitée de la part des CFF, même pour les voyageurs-fans, indépendamment de leur présence, et que les entreprises de transport doivent quasiment accepter les perturbations des transports publics, les dommages matériels et les trajets sans titre de transport valable. En réalité, tant l'art. 12 de la LTV que l'art. 59 de l'ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV) définissent effectivement des restrictions,<sup>20</sup>, lorsque les personnes qui voyagent

- > ne respectent pas les dispositions légales et tarifaires (conclusion inverse de l'art. 12, al. 1, let. a LTV),
- > sont en état d'ébriété ou sous l'influence de stupéfiants (art. 59, al. 1, let. a OAP),
- > se comportent de manière inconvenante (art. 59, al. 1, let. b, OJP) ou
- > ne respectent pas les prescriptions d'utilisation et de comportement ou les instructions du personnel fondées sur ces prescriptions (art. 59, al. 1, let. c, OAP).

Selon l'expérience des CFF, une partie des voyageurs remplit au moins une des conditions susmentionnées, voire toutes, pour être exclus du transport, en particulier lorsqu'il s'agit du transport de supporters. Les CFF et d'autres entreprises de transport disposent donc d'un moyen d'exclure des supporters du transport, tant dans les trains réguliers que dans les trains spéciaux. La mise en œuvre pratique de cette mesure est toutefois liée à des coûts élevés dans certains cas.

**Conclusion :** les entreprises de transport ne sont pas tenues de transporter les supporters qui se comportent mal dans le cadre de la scène. Les bases juridiques sont l'art. 12 LTV et l'art. 59 OTV.

<sup>17</sup> Cf. loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV).

<sup>18</sup> Cf. objet parlementaire 13.068

<sup>19</sup> Cf. communiqués de presse du 20.1.02.15 et du 01.11.2016, disponibles sur news.admin.ch.

<sup>20</sup> Cf. loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV) ainsi que l'ordonnance sur le transport de voyageurs du 04 novembre 2009.

## 6.2 Action juridique des CFF en matière d'imputation des coûts

Le message susmentionné portait également sur la responsabilité (subsidaire) des clubs pour les dommages matériels causés par leurs supporters, qui devait être inscrite dans la loi sur le transport de voyageurs. Avec le rejet de ce message, une telle possibilité n'existe cependant pas actuellement, c'est-à-dire qu'en cas d'impossibilité d'identifier l'auteur de l'infraction, les CFF et d'autres entreprises de transport supportent eux-mêmes les frais occasionnés par les voyages de supporters.

En ce qui concerne les coûts de transport originaux, les CFF pourraient en principe les encaisser par le biais de la billetterie pour les trains réguliers et les trains spéciaux. Il existe toutefois un conflit d'objectifs, car les trains spéciaux en particulier sont liés à des coûts plus élevés en raison des frais de disposition, de sécurité, de nettoyage et, le cas échéant, de réparation ; d'autre part, le tarif Fanta proposé doit avoir un effet d'orientation des trains réguliers vers les trains spéciaux et est donc moins cher. Le déficit annuel non couvert des CFF résulte essentiellement de ces facteurs, des coûts fixes élevés liés à l'offre de trains en partie sous-utilisés et de la circulation fréquente de certains cercles de supporters sans titre de transport valable. Enfin, un effet secondaire non négligeable est que les clubs ont intérêt à ce que les prix des voyages de supporters soient attractifs pour les supporters afin d'augmenter le taux de remplissage des stades.

Pour résoudre le conflit d'objectifs susmentionné, il faut en premier lieu réduire les coûts de transport. Le mécanisme essentiel à cet égard est une prise de responsabilité accrue des clubs et de leurs supporters, ainsi qu'une participation financière des clubs ou de la SFL, afin qu'ils aient leur propre intérêt à ce que les voyages de supporters soient sûrs et sans incidents ou dommages. Si les économies de coûts qui en résultent de la part des entreprises de transport pour les trains charters (ou du moins une participation des clubs à la mise à disposition des trains spéciaux) sont répercutées sur les clubs, il serait éventuellement possible de fixer des prix encore plus attractifs.

**Conclusion** : au-delà des tarifs de transport, les CFF n'ont actuellement aucun moyen de facturer les coûts liés aux voyages de supporters à ceux qui les occasionnent. Une réduction des coûts de transport obtenue par des efforts communs pourrait toutefois être répercutée à moyen ou long terme sur les supporters, en particulier dans le cadre du modèle des trains charters (ou du moins d'une participation organisationnelle et financière des clubs aux trains spéciaux des CFF).

## 6.3 Possibilités d'imposer des conditions/facturation des coûts par les autorités

Les bases juridiques permettant d'imposer des conditions concernant l'arrivée et le départ des supporters existent déjà, notamment dans le concordat sur le hooliganisme (art. 3a, al. 2). Celui-ci autorise explicitement les autorités à prescrire le déroulement de l'arrivée et du départ des supporters visiteurs. La mise en œuvre pratique s'avère toutefois souvent difficile, de sorte que cette possibilité a été peu utilisée ces dernières années. Le chapitre 5.6 du rapport de projet Biglietto+ du 19.12.2022 contient une présentation synthétique ainsi qu'un renvoi à des ouvrages plus détaillés.

En règle générale, il existe au niveau cantonal des bases légales suffisantes pour l'imputation des coûts de la police. L'expérience montre toutefois que l'imputation effective des coûts varie selon les sites. Néanmoins, il serait dans l'intérêt commun des corps de police et des clubs de réduire les coûts liés aux moyens d'intervention de la police, en particulier aux abords des stades.

#### 6.4 Possibilités de la SFL en matière de droit des associations concernant les dispositifs relatifs aux voyages de supporters

La Swiss Football League fixe les conditions de participation aux matchs de manière contraignante dans divers règlements. Dans le cas présent, le règlement de sécurité de la SFL (édition actuelle du 07.08.2020) est particulièrement pertinent et fixe les principales obligations de sécurité des clubs de la SFL lors des matchs de championnat et amicaux.

Le règlement de sécurité de la SFL ne contient actuellement aucune disposition spécifique concernant l'organisation ou la sécurité des voyages de supporters. Par conséquent, des compléments pourraient être apportés à cet égard, notamment

- > pour la coordination des modèles de voyage et des partenaires de transport lors des matchs à l'extérieur ainsi que la participation correspondante aux réunions d'échange,
- > l'obligation pour les responsables des supporters, les accompagnateurs des supporters et les stewards du club visiteur d'accompagner les groupes de supporters, les fancars et les trains affrétés lors des matchs à l'extérieur, et
- > pour se mettre d'accord sur les modèles de déplacement généralement possibles et leur organisation concrète lors des matchs à domicile.

Les adaptations correspondantes pourraient être adaptées à la base réglementaire à établir pour l'introduction d'alliances de clubs.

#### 6.5 Interdictions de périmètre sur les trajets d'accès

En ce qui concerne l'aménagement sûr des voyages de supporters et l'observation pratique que des personnes frappées d'une interdiction de périmètre voyagent régulièrement dans les trains spéciaux et les obligent de fait à un arrêt intermédiaire imprévu (pour pouvoir descendre avant le périmètre concerné), les autorités envisagent régulièrement d'appliquer les interdictions de périmètre également aux trajets d'accès et en particulier aux trains spéciaux. L'état de cette discussion peut être consulté dans une étude de l'Université de Berne complétant le rapport d'évaluation du concordat sur le hooliganisme ainsi que dans le rapport de projet Biglietto+.<sup>21</sup>

Si l'on résume les conclusions des documents susmentionnés et des sources sur lesquelles ils se fondent, il semble que les interdictions de périmètre sur les trajets d'accès soient en principe appropriées pour réduire les débordements de supporters. La confrontation de personnes enclines à la violence dans des lieux tiers pourrait être évitée, les arrêts imprévus de trains dans des lieux tiers ainsi que les perturbations des transports publics qui en découlent seraient minimisés et la création dynamique de lieux d'intervention supplémentaires de la police serait ainsi réduite.

Jusqu'à présent, la question de la proportionnalité ou de la base légale suffisante a été diversement appréciée par les tribunaux, en particulier pour l'interdiction de voyager dans les trains eux-mêmes ; il ne semble toutefois pas y avoir de base légale suffisante pour cela. Selon la lecture définie dans le rapport final Biglietto+, cela ne s'applique pas à une interdiction de périmètre sur les itinéraires fixes, pour laquelle il existe une base légale suffisante. Par conséquent, les trajets des trains spéciaux pourraient également être inclus dans une interdiction de périmètre, mais ils devraient être définis et publiés en conséquence. En ce qui concerne les éventuelles difficultés de mise en œuvre des interdictions de périmètre sur les itinéraires (contrôlabilité, modifications possibles du tracé des trains spéciaux), l'étude de l'Université de

<sup>21</sup> Cf. "Bericht zu ausgewählten Fragen zum Hooligan-Konkordat", rapport final du 3 août 2021, Brechbühl et al., Université de Berne, p. 15-16 ainsi que le rapport de projet Biglietto+, version du 19 décembre 2022, p. 105-106.

Berne renvoie au développement possible d'une obligation de se présenter à la police sous forme numérique avec contrôle ponctuel de la localisation et de l'identité.

Actuellement, le canton de Lucerne a défini des interdictions de périmètre pour le trajet des trains spéciaux de supporters à l'aller et au retour.<sup>22</sup> La police cantonale bernoise est également d'avis qu'une extension de l'interdiction de périmètre peut être proportionnée et judicieuse dans certains cas.<sup>23</sup>

**Conclusion :** dans l'optique d'une procédure uniforme dans toute la Suisse, il faudrait donc élaborer un cadre contraignant pour de telles interdictions de périmètre sur les itinéraires d'accès, qui porterait avant tout sur les critères d'évaluation de la nécessité et de la proportionnalité des interdictions de périmètre ainsi que sur leur application pratique (définition précoce de l'itinéraire, communication) et leur éventuelle mise en œuvre.

---

<sup>22</sup> Cf. à ce sujet [www.rayonverbot.ch](http://www.rayonverbot.ch) → Rayons → Lucerne

<sup>23</sup> Réponse de la police cantonale bernoise du 29.06. ainsi que du 30.06.2023.

## 7 Répartition des coûts

### 7.1 Situation actuelle des coûts des voyages de supporters

La situation actuelle des coûts des voyages de supporters se présente, dans la mesure où elle est compréhensible, comme suit :

#### Frais de voyage individuels

- > Les frais des supporters pour les fancars, les minibus ou les voitures privées ainsi que le transport dans les trains réguliers des transports publics sont dépensés par ces derniers à titre privé.

#### Frais de mise à disposition de trains spéciaux

- > Pour les trains spéciaux ("trains de supporters"), les CFF proposent un billet spécial de 58 CHF (ou 29 CHF à prix réduit) pour l'aller et le retour. Selon les informations des CFF, la grande majorité des supporters utilisent le billet à prix réduit, d'autres réductions (p. ex. abonnement général) ou ne disposent pas d'un billet valable.

Dans le cadre de l'offre de trains de supporters ou du transport de supporters dans des trains réguliers, les CFF ont des coûts annuels d'environ 3 millions de CHF. Avec l'augmentation de la Super League et le changement de mode, les CFF s'attendent à une nette augmentation de la demande de trains de supporters ainsi qu'à des hausses de coûts considérables pouvant atteindre 5 millions de CHF de coûts par an, car il faudra notamment du matériel roulant supplémentaire, la mise à disposition et la conduite des trains de supporters seront plus coûteuses et des trajets plus longs ou des trajets à vide seront nécessaires pour des raisons de disposition.

Pour la saison 2022/2023, le dernier déficit annuel (c'est-à-dire les coûts non couverts par les recettes de billetterie) des CFF était d'environ 2,5 millions de francs.

- > Les coûts non couverts se composent des éléments suivants
  - de la planification générale, de la mise en réserve et de la gestion des trains de supporters, y compris les coordinations, les frais de personnel et de sillons qui y sont liés,
  - de la prestation de transport à prix réduit avec une part élevée de passagers sans titre de transport valable,
  - des coûts de nettoyage et de réparation nettement plus élevés en cas de dommages matériels,
  - les coûts de sécurité.

En raison de la charge généralement élevée du réseau CFF, des conflits avec les chantiers, d'autres événements et des pics de trafic, les dépenses des CFF augmentent généralement de manière disproportionnée avec un nombre accru de trains spéciaux. Il convient de noter que les coûts des dommages matériels représentent environ 8% des coûts totaux. Une grande partie des coûts est imputable à la production ferroviaire d'origine (matériel roulant, personnel, taxe sur les sillons) ainsi qu'à la planification et à la distribution qui y sont liées.

- > Dans le cadre du présent projet partiel, les CFF ont présenté de manière transparente les charges concrètes liées à la mise à disposition des trains spéciaux sur différentes relations de ligne. Les présentations étaient plausibles et compréhensibles pour les participants. Etant donné que les CFF sont confrontés à la concurrence nationale et internationale du trafic ferroviaire libéralisé, ces données ne sont publiées en détail ni dans le présent rapport ni dans la présentation correspondante.

- > Pour simplifier, les coûts de la mise à disposition d'un train spécial s'élèvent à environ
 

pour les trajets plus courts :	CHF 10'000 - 15'000
pour des trajets plus longs :	CHF 30'000 - 40'000.-

de sorte que ce sont justement les trains spéciaux faiblement chargés et/ou circulant sur de longues distances qui sont très déficitaires pour les CFF.
- > Une part importante des coûts est alors imputable à la redevance d'utilisation des sillons, au matériel roulant et au personnel d'accompagnement, ces coûts augmentant nécessairement avec la longueur de la ligne.
- > Actuellement, les CFF tiennent à disposition les véhicules (wagons voyageurs spéciaux) pour les trains de supporters à Zurich, Bâle et Berne Bümpliz. Pour les jours de match, ces véhicules doivent être mis en formation, déplacés et installés, et la locomotive doit être attelée, afin que le train puisse se rendre à son point de départ. Là, ainsi qu'à la gare d'arrivée, diverses activités de manœuvre sont à nouveau nécessaires (par exemple pour les changements nécessaires, les déplacements temporaires sur des voies de garage, les activités intermédiaires de nettoyage et d'entretien, etc. Selon le lieu de départ et le lieu de jeu, il en résulte jusqu'à 7 trains de matériel vide avec les frais de personnel, de locomotive, de sillon, etc.
- > Les contrôles techniques nécessaires ainsi que les travaux d'entretien pendant et après les trajets sont également coûteux.
- > La planification de l'exploitation des trains (comprenant la composition du matériel roulant et du personnel, la conception des horaires, la planification de l'entretien et du nettoyage, etc.), le tracé des trains pour les trains pleins et vides, le contrôle des sillons, des gares et des lieux de stationnement, la mise en œuvre de l'aspect visuel et de l'acoustique dans les gares (signalisation, annonces, etc.) ainsi que le déroulement de l'exploitation et l'accompagnement opérationnel les jours de match impliquent également des dépenses importantes.
- > Enfin, pour des raisons financières et de ressources, la mise à disposition de personnel pour la traction (personnel de locomotive) et l'accompagnement des clients dans les trains spéciaux représente un grand défi pour les CFF. Les collaborateurs concernés commencent leur travail environ 90 minutes avant le départ des trains pour les travaux de préparation, la mise à disposition des trains, l'essai des freins, etc. En raison des temps de conduite maximaux de 4,5 heures, le personnel des locomotives doit être changé jusqu'à trois fois selon le trajet (et ce à chaque aller-retour). Enfin, des travaux de finition sont également nécessaires directement après la fin du trajet, ce qui peut prendre encore 30 à 90 minutes.
 

Comme les trains spéciaux circulent majoritairement aux heures creuses et le week-end, il est de plus en plus difficile pour les CFF de trouver le personnel nécessaire.
- > Afin d'assurer le dialogue avec tous les groupes d'intérêt, les CFF continuent d'employer un Account-manager "Voyages de supporters" qui se consacre à la coordination des trains spéciaux avec les clubs et les supporters. A cela s'ajoute un besoin de surveillance et de coordination généralement accru les jours de match par l'infrastructure des CFF, le trafic voyageurs et la police des transports.

**Conclusion :** les CFF considèrent que la mise à disposition de trains spéciaux pour les supporters ou le transport de groupes de supporters dans des trains réguliers font partie intégrante de leur mission et de leur offre de prestations, auxquelles ils sont attachés. Ils continueront à proposer ces prestations à des prix aussi attractifs que possible, mais devront tenir compte de la faisabilité opérationnelle, des ressources

limitées à disposition et de la rentabilité. Pour les CFF, la priorité est donc donnée à une décharge organisationnelle des clubs/supporters selon le principe de causalité, à une réduction des charges, en particulier des trajets très déficitaires, ainsi qu'à une participation financière de la SFL/des clubs.

### **Coûts du transport et de la sécurité sur le dernier kilomètre**

- > Les coûts pour les entreprises de transport régionales et locales sur le "dernier kilomètre" ne sont pas connus ; en règle générale, des solutions individuelles sont convenues à cet effet avec les clubs (billets combinés), ce qui devrait permettre de couvrir les coûts.
- > Selon les enquêtes menées dans le cadre du projet Biglietto+, les coûts d'intervention de la police aux abords des matches de football s'élèvent à environ 17 millions de CHF par an et devraient également augmenter en raison de l'augmentation du nombre de matches de Super League. Pour les sites plus petits, on compte sur environ 1 million de CHF par an, de sorte que les coûts de sécurité de la police, y compris les augmentations de coûts liées à l'inflation, devraient atteindre environ 19-20 millions de CHF par an. Etant donné que les interventions de la police se déroulent essentiellement à l'arrivée et au départ ou aux abords du stade, il existe ici un lien direct avec les déplacements des supporters.

En résumé, il faut s'attendre à des coûts annuels (en grande partie non couverts) pouvant atteindre 20 à 25 millions de CHF en rapport avec les voyages de supporters.

## **7.2 Modèles d'imputation des coûts pour les fancars**

Lors de l'utilisation de fancars, la facturation des coûts se fait en principe selon le principe du donneur d'ordre, c'est-à-dire que les clubs ou les supporters paient les entreprises de bus en fonction de la prestation de transport effectivement fournie. Il est en principe possible de demander des offres à la concurrence.

Les modèles suivants sont envisageables pour l'imputation des coûts :

- > Les supporters affrètent les bus à leur propre compte, avec ou sans subvention du club.
- > Les clubs affrètent les bus pour leur propre compte et proposent à leurs supporters de les accompagner à des tarifs convenus. Ces tarifs peuvent être à prix coûtant ou à prix réduit. Une commercialisation conjointe avec le billet d'entrée à l'extérieur serait également envisageable.

Une autre variante possible serait de retenir d'abord un dépôt pour les éventuels dommages causés aux bus et de le restituer aux supporters après la saison s'il n'y a pas eu de dommages matériels ou de débordements. Un système d'incitation comparable pourrait également être mis en place avec une éventuelle subvention du club.

Les fancars peuvent être loués auprès d'entreprises de bus (locales) en tant que partenaires de transport individuels des clubs (éventuellement à un prix réduit dans le cadre d'accords de partenariat). Dans les deux cas, des conditions intéressantes seraient envisageables.

## **7.3 Modèles d'imputation des coûts pour les voyages en train**

### **7.3.1 Trains affrétés par des associations/supporters**

L'imputation des coûts lors des voyages en train se fait actuellement par le biais d'un tarif de transport direct, fortement réduit, accordé par les CFF à certains supporters. Du point de vue des CFF, l'expérience montre que ce modèle n'est pas satisfaisant, car il incite fortement les supporters à voyager sans titre de

transport valable et n'incite pratiquement pas à minimiser les dommages matériels commis sous couvert d'anonymat.

La location de trains de supporters en tant que trains affrétés par les clubs ou les supporters eux-mêmes serait donc conforme au principe du pollueur-payeur et efficace grâce à des incitations positives, car d'une part, les coûts réels pourraient être facturés et, d'autre part, la responsabilité de l'organisation sûre du trajet incomberait aux clubs ou aux supporters. Un comportement conforme au règlement intérieur, le renoncement aux dégradations matérielles, etc. auraient donc un effet immédiat sur les prix et inciteraient donc fortement les clubs et les supporters à adopter un comportement sûr.

La fixation des prix incombe en principe aux CFF en fonction des coûts effectifs (en fonction du trajet, du matériel roulant et des capacités, des conditions aux gares de départ et d'arrivée, etc.) Dans le cadre d'un "partenariat de transport" national entre la SFL et les CFF, les liaisons importantes pour chaque saison pourraient être coordonnées et tarifées en début de saison. En raison de la libéralisation fondamentale de l'accès au réseau, les supporters ou les clubs pourraient en outre demander à tout moment une offre concurrente aux entreprises ferroviaires privées, de sorte qu'il devrait en résulter une tarification conforme au marché.

La restauration dans les trains affrétés, qui pourrait être confiée soit aux clubs, soit aux supporters eux-mêmes (en tenant compte de certaines conditions-cadres relatives à la sécurité), pourrait également être un sujet important pour les clubs et les supporters. Cela permettrait d'augmenter la marge de manœuvre et l'attractivité pour les supporters et de générer des recettes qui pourraient être utilisées directement pour subventionner les trains affrétés ou comme dépôt pour compenser les frais de nettoyage et de réparation supplémentaires.

Les CFF ont donc élaboré une proposition pour la commande et le paiement des trains spéciaux en tant que trains charter selon le principe de causalité et l'ont présentée à la SFL. La SFL a examiné ces propositions et considère que la mise en œuvre à court terme du modèle charter n'est pas réalisable, ce qui a été justifié comme suit :

- > En principe, une vaste concertation individuelle avec les différents clubs serait nécessaire.
- > Selon les structures et les ressources disponibles, les clubs ne sont pas en mesure de gérer l'administration des trains charters (réservation, billetterie, facturation, etc.). La SFL elle-même ne dispose pas non plus actuellement des structures et des outils nécessaires.
- > Par le passé, des modèles de ce type ont déjà été discutés avec les clubs, qui ont émis de sérieuses réserves quant à la prise en charge de la responsabilité vis-à-vis des CFF et des tiers. Les CFF sont toutefois d'avis que la question de la responsabilité pourrait être réglée à l'amiable.

C'est pourquoi, afin d'améliorer la situation à court terme, le modèle d'un accord basé sur une répartition entre les CFF d'une part et la SFL et les clubs d'autre part a été convenu (voir ci-après). Cette convention doit être évaluée en commun et développée si nécessaire.

Les CFF avaient également présenté comme variante possible l'intégration totale des trajets de supporters dans les transports publics, c'est-à-dire que tous les billets vendus comprennent un supplément pour l'utilisation des transports publics le jour du match. Les expériences nationales et internationales montrent toutefois qu'une telle intégration totale au niveau national, sur plusieurs sites et jours de match, est difficile à organiser de manière attrayante et rentable. Les modèles typiques existants s'appliquent dans la zone proche du stade concerné dans les associations régionales de transport et doivent être maintenus ainsi.

### 7.3.2 Participation individuelle des clubs aux frais

Une participation individuelle des clubs aux coûts pourrait être réalisée comme alternative au modèle des trains charters, de sorte que les CFF continueraient à proposer des trains spéciaux sous leur propre responsabilité et recevraient pour cela une subvention individuelle des clubs.

Les clubs pourraient alors rembourser les CFF par kilomètre parcouru, en fonction des dépenses effectivement engagées ou au moins pour les frais de nettoyage et de réparation dus à des dommages matériels. La charge administrative liée à la facturation serait toutefois probablement considérable ; en outre, les clubs recevant des visiteurs profitent eux aussi économiquement d'un nombre élevé de supporters visiteurs, mais ne participeraient pas à la rémunération des CFF. En outre, les CFF devraient entamer des négociations avec tous les clubs sur une base volontaire, ce qui semble peu efficace en raison de l'absence notoire de base juridique pour une telle facturation.

### 7.3.3 Participation globale des clubs aux frais via la SFL

Une autre variante envisageable serait une participation globale des clubs aux coûts (non couverts) des CFF par le biais de la SFL. Deux possibilités se présentent ici :

- > D'une manière générale, les CFF et la SFL concluent un accord de partenariat en tant que "partenaire de transport national" (ou équivalent). Les prestations réciproques en espèces ou en nature doivent être convenues entre ces parties.
- > Variante 1 : La SFL convient avec les CFF d'une participation aux frais de mise à disposition des CFF pour les voyages de supporters (votes, "agence de voyages", etc.) et coordonne, par le biais d'une convention-cadre, des offres de trains charters à des prix attractifs pour les différents clubs ou supporters. Ceux-ci peuvent ensuite louer les trains charters selon leurs propres besoins. Une telle variante serait flexible et transparente.
- > Variante 2 : la SFL finance, par l'intermédiaire des clubs, dans le cadre d'un système de répartition ou par ses propres moyens (par ex. à partir du fonds de prévention des mesures disciplinaires), non seulement une partie des frais de réserve des CFF, mais aussi une partie des frais non couverts pour les trains spéciaux.

La SFL et les CFF se sont mis d'accord sur la mise en œuvre de la variante 2. Celle-ci s'accompagne de la mise à disposition par les clubs respectifs de personnel d'accompagnement des courses de groupe ou des trains spéciaux, qui apporte son soutien pour garantir la sécurité, les contrôles de billets ainsi que le nettoyage, afin de décharger les CFF également en termes de ressources. Les détails ont été convenus par écrit entre la SFL et les CFF dans une convention. Une représentation schématique de l'accord se trouve en annexe C.

## 7.4 Conditions marginales de fixation des prix

La fixation des prix par les entreprises de bus et les CFF (limitée en l'occurrence) se fait en principe dans un contexte de concurrence, de sorte que des bénéfices excessifs devraient être exclus d'emblée.

En raison des coûts indirects élevés liés aux déplacements des supporters et de l'éventuelle possibilité d'une participation aux coûts par les pouvoirs publics, les prix des entreprises de transport devraient être fixés, dans la mesure du possible, au prix coûtant ou à des marges concurrentielles (c'est-à-dire sans objectif de profit).

## 8 Conclusions et recommandations d'action

Selon les données statistiques du rapport du GSLS, les voyages de supporters représentent un point fort des débordements de supporters qui se produisent à l'aller et au retour ou aux abords du stade avant et après le match. Les perturbations des transports publics, les jets de pétards et d'objets ainsi que les dommages matériels, les marches de supporters ayant des répercussions sur le trafic urbain ainsi que les provocations, les confrontations et la violence contre la police sont particulièrement fréquents. Il en résulte d'une part une situation insatisfaisante pour les CFF et les entreprises de transport locales, car ils sont les victimes directes des phénomènes susmentionnés et sont en outre confrontés à des coûts non couverts parfois considérables. D'autre part, les corps de police locaux sont également fortement sollicités par la sécurisation du "dernier kilomètre", ce qui peut à son tour entraîner des besoins en ressources élevés, des coûts d'intervention élevés et, le cas échéant, un durcissement des fronts entre les supporters, les clubs et la police.

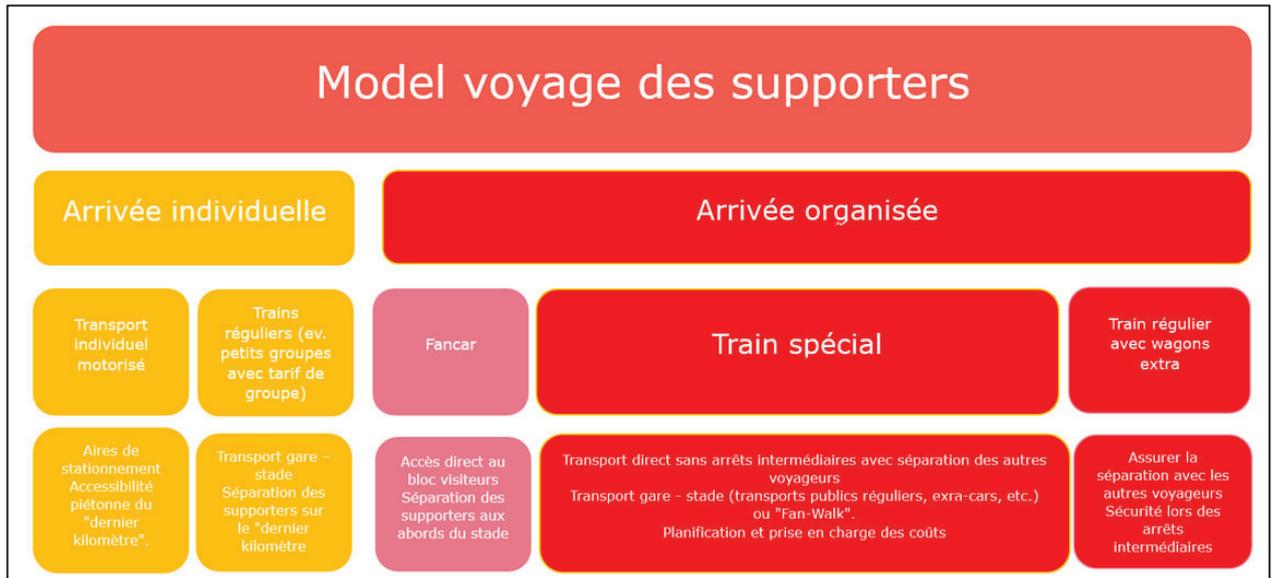
Il existe donc un consensus au sein du sous-projet "Voyages de supporters" du projet Progresso sur la nécessité d'améliorer la situation dans l'environnement des voyages de supporters. A cet effet, les recommandations d'action suivantes ont pu être élaborées :

- > Pour assurer un déroulement sûr et attrayant des voyages de supporters, il convient d'introduire un modèle à trois niveaux, valable dans toute la Suisse, qui repose sur les piliers "voyage individuel", "voyage en fan-car" et "voyage en train spécial". Le modèle utilisé pour chaque site ou match dépend du nombre de supporters visiteurs attendus, de l'évaluation des risques liés aux itinéraires et à l'environnement du stade ainsi que des conditions locales (distance entre le stade et la gare la plus proche, places de stationnement disponibles pour les cars, tactique d'intervention de la police, etc.)
- > Les CFF continuent à jouer un rôle actif dans le transport des supporters de football, mais sont déchargés par la SFL et les clubs sur le plan organisationnel et financier. Dans le cadre d'un accord avec la SFL, ils coordonnent et planifient les voyages de supporters avec des trains spéciaux en cas de forte affluence de supporters et reçoivent pour cela une aide financière de la SFL ou des clubs.
- > Les trains spéciaux desservent directement les points d'arrêt les plus proches du stade, de sorte que la séparation des supporters soit simplifiée et que les éventuelles marches de supporters puissent se dérouler, dans la mesure du possible, sans avoir un impact considérable sur l'extérieur. Pour les stades plus éloignés, des moyens de transport jusqu'au stade et retour sont proposés par le club recevant en accord avec les entreprises de transport locales.
- > Dans le cadre des alliances de clubs et de leurs concepts de sécurité, les clubs, la police, les organisations de supporters ainsi que les entreprises de transport locales développent une stratégie d'accueil et d'intervention axée sur le dialogue et si possible sur la désescalade pour les supporters visiteurs qui arrivent. Dans l'esprit de l'approche "Good Hosting" dans les stades eux-mêmes, ceux-ci doivent être informés à l'avance et accueillis de manière amicale sur place. Cela n'exclut pas une application robuste des mesures policières, si nécessaire et proportionnée. Les corps de police devraient élaborer une ligne directrice uniforme pour toute la Suisse concernant la tactique d'intervention sur le "dernier kilomètre".
- > Tous les partenaires impliqués dans les voyages de supporters doivent assumer leurs rôles et leurs tâches de manière proactive et constructive, avec des interlocuteurs clairement définis. La coordination déjà manifestement très bonne des CFF pourrait être utilisée à cet égard - en collaboration avec la SFL - pour des accords réguliers ou au moins comme plaque tournante de la communication.

- > A l'avenir, un "tableau de bord des déplacements de supporters" sera établi afin de permettre un recensement et une évaluation différenciés des incidents survenus lors des déplacements de supporters. Cela permettra d'évaluer l'efficacité des mesures susmentionnées et d'identifier certains "points chauds".

## Annexes

**Annexe A : Modèles de base pour les voyages de supporters (schéma)**



**Annexe B : Ensemble de mesures pour les voyages de supporters : Catégories de voyages et modèles de voyages (schéma)**

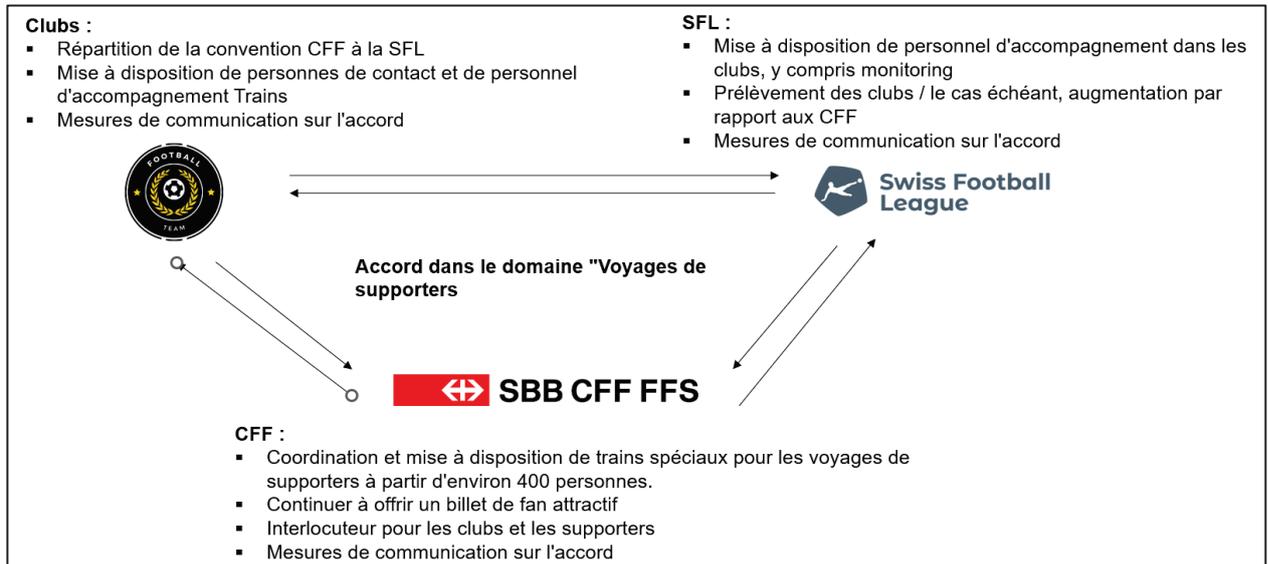
Catégorie de voyage	Foule de supporters attendue (nombre de fans)	Modèles d'arrivée
Faible nombre de fans	environ 20-200 fans visiteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voyage individuel avec de petits groupes en transports publics / transports individuels motorisés (covoiturage)</li> <li>Voyage individuel avec des tarifs de groupe jusqu'à 80 personnes dans des trains réguliers</li> <li>Le cas échéant, 1-2 fancars pour les supporters organisés</li> </ul>
Nombre moyen de supporters	environ 200-400 supporters visiteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilisation primaire des fancars pour les supporters organisés</li> <li>Arrivée individuelle avec des tarifs de groupe jusqu'à 80 personnes dans des trains réguliers ; répartition dans différents trains par les CFF</li> <li>Utilisation des transports individuels motorisés / covoiturage</li> </ul>
Forte affluence de fans	sur environ 400 fans visiteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilisation primaire de trains spéciaux pour les supporters organisés</li> <li>La capacité minimale d'une composition de train spécial est d'environ 500 voyageurs, celle-ci devrait être à peu près remplie.</li> <li>Choix d'itinéraires séparés d'un stade à l'autre</li> <li>Les clubs assurent un accompagnement</li> </ul>

**Ensemble de mesures pour les déplacements de supporters : Modèles de voyage**



L'accord sur les formes de voyage pour chaque match est conclu avant le jour du match dans le cadre des alliances de clubs, avec la participation de toutes les parties prenantes. Dans toute la Suisse, un "système modulaire" est à disposition pour différentes formes de voyage. Voyage individuel avec les trains réguliers des CFF limité à 80 pax/train au maximum.

### Annexe C : Modèle de coopération pour les voyages de supporters (schéma)



# Rapport

Mandant

**Conférence des commandantes et commandants de police cantonaux  
(CCPCS)  
Swiss Football League (SFL)**

Désignation du mandat

**Progresso**

Titre du rapport

**Sous-projet Alliances de clubs**

Auteur

**Groupe de travail sous-projet  
Alliances de clubs**

Numéro de commande  
R 423'01481'002

Date  
31 octobre 2023

## Résumé

Dans le cadre du projet Biglietto+, un large consensus a été constaté lors de l'établissement du tableau de situation des débordements de supporters ainsi que lors de l'évaluation de ce tableau de situation par les parties prenantes concernées, en ce qui concerne le bien-fondé, l'efficacité et la proportionnalité des mesures visant à la désescalade.

Les alliances de clubs [appelées alliances de stades en Allemagne] peuvent constituer un élément essentiel de ces stratégies de désescalade, dans le cadre desquelles des personnes de toutes les parties prenantes dans le domaine de la sécurité les jours de match - notamment des représentants des clubs, de la police et des supporters - se concertent au niveau local (c'est-à-dire sur le site du club), discutent des concepts et des mesures et entretiennent un échange "d'égal à égal". Le Land allemand de Bade-Wurtemberg a introduit le modèle sous-jacent des alliances dans les stades en 2017 et a fait depuis des expériences positives en termes de diminution des débordements et des coûts d'intervention de la police. Sur cette base, des concepts comparables ont été établis avec succès dans d'autres Länder ; des approches similaires, axées sur la désescalade et la communication, sont également utilisées à différents endroits dans d'autres pays européens.

Le sous-projet "Alliances de clubs" du projet Progresso a donc pour objet l'introduction à grande échelle de ces alliances de clubs ainsi que l'élaboration des conditions-cadres, des chances et des défis qui y sont liés. A cet effet, les expériences faites à l'étranger ont d'abord été analysées et les plates-formes de dialogue comparables déjà existantes dans les différents sites des clubs de la SFL ont été recensées. L'élément central du sous-projet a été constitué par trois ateliers à Zurich, Berne et Lausanne (ainsi qu'une date supplémentaire à Lugano) avec des représentants de tous les clubs actuels de Super League, au cours desquels l'établissement le plus adapté possible d'alliances de clubs en Suisse a été discuté.

Tous les sites reconnaissent la valeur ajoutée des alliances de clubs prévues ou des modèles de dialogue comparables impliquant toutes les parties prenantes. Outre certains aspects pratiques liés à la composition et à la mise en œuvre de ces concertations, les participants ont souligné à plusieurs reprises que toutes les parties devaient être crédibles et ouvertes les unes aux autres, et que cela devait également être soutenu par les cadres dirigeants respectifs. Un autre aspect central était l'accent mis sur les spécificités des sites, c'est-à-dire que les "alliances de clubs" doivent absolument pouvoir être mises en œuvre individuellement sur les sites. La SFL devrait laisser une marge de manœuvre suffisante, tant pour les directives correspondantes que pour la mise en œuvre, et se concentrer moins sur les formalités que sur une mise en œuvre conforme aux objectifs.

La nécessité d'intensifier les échanges entre les sites et les clubs a également été soulignée à maintes reprises. Outre les particularités de l'environnement de la ville de Zurich avec ses clubs rivaux, cela reflète également la problématique connue du sous-projet "Voyages de supporters", à savoir que les supporters visiteurs sont impliqués de manière disproportionnée dans des incidents liés à la sécurité. Il en résulte que près de la moitié des sites souhaitent, d'une part, intégrer les clubs visiteurs (au moins au cas par cas) dans les alliances de clubs et les accords relatifs aux matches et, d'autre part, intensifier l'échange général entre tous les sites du côté des clubs, des corps de police et des supporters (y compris le fancoaching et les représentants des supporters). Outre les plates-formes de coordination prévues de toute façon pour les différentes alliances de clubs, il a été proposé de réorganiser complètement l'actuel "Networking Day" de la SFL, qui devrait à l'avenir favoriser les contributions des différents sites et les échanges réciproques. Enfin, il existe des idées très concrètes concernant le rôle et le positionnement futurs de la Swiss Football League. Un potentiel de développement considérable a été constaté pour le renforcement de la sécurité et

du travail avec les supporters. Concrètement, la réactivation ou la création d'un service supérieur pour les questions relatives aux supporters, l'initialisation et le maintien d'offres de formation et de formation continue pour les responsables de la sécurité et des supporters ainsi que la création et l'entretien d'offres de mise en réseau intersites au sens du point précédent ont été mentionnés. Ces exigences correspondent à la stratégie actuelle 2023-2027 de la SFL, qui prévoit notamment, dans le champ d'action central de la sécurité, une augmentation des ressources dans le domaine de la sécurité et des supporters.

Sur cette base, la SFL prévoit d'institutionnaliser la mise en place d'alliances de clubs ou de plates-formes de dialogue comparables sur tous les sites de la Super League à partir de la saison 2024/2025. Pour ce faire, une base réglementaire correspondante ainsi qu'un aide-mémoire y afférent seront créés, laissant aux clubs et aux partenaires locaux une marge de manœuvre suffisante pour une mise en œuvre spécifique à chaque site. L'échange intersites sera encouragé par des réunions de coordination semestrielles. Ces réunions de coordination, ainsi que l'introduction et la mise en œuvre des alliances de clubs en général, font l'objet d'un suivi scientifique.

Le rôle et le positionnement futurs de la SFL dans les questions de sécurité et de fans n'ont pas été abordés en détail dans le présent sous-projet. La SFL tiendra toutefois compte de ces points dans le renforcement, actuellement en cours, de ses efforts dans les domaines de la sécurité et de la prévention.

## Table des matières

	Page
<b>1 Situation de départ</b>	<b>5</b>
1.1 Introduction	5
1.2 Objectifs du sous-projet "Alliances de clubs"	5
1.3 Organisation du projet	6
<b>2 Bases</b>	<b>7</b>
2.1 Le modèle des alliances de stades en Allemagne	7
2.2 Plateformes d'échange déjà existantes sur les sites de la SFL	8
2.3 Conclusion intermédiaire : chances, facteurs de réussite et risques des alliances de clubs	14
<b>3 Ateliers de mise en œuvre sur les sites de la SFL</b>	<b>17</b>
3.1 Procédure	17
3.2 Atelier 1 : Zurich	17
3.3 Atelier 2 : Berne	20
3.4 Atelier 3 : Lausanne	22
3.5 Date supplémentaire : Lugano	22
3.6 Conclusion intermédiaire : enseignements tirés de la mise en œuvre des alliances de clubs	23
<b>4 Mise en œuvre prévue sur les sites de la SFL</b>	<b>25</b>
4.1 Engagement à établir / mettre en œuvre des alliances de clubs	25
4.2 Responsabilité de la mise en œuvre	26
4.3 Conditions générales des alliances de clubs	26
4.4 Coordination / suivi scientifique	27
<b>5 Plan de mise en œuvre</b>	<b>28</b>

### Annexe

A ---

### Annexe

1 Fiche sur les alliances de clubs

## 1 Situation de départ

### 1.1 Introduction

La Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police (CCDJP), la Conférence des commandantes et commandants des polices cantonales de Suisse (CCPCS) et la Swiss Football League (SFL) ont lancé ensemble le projet Biglietto+ en 2022 afin d'évaluer, sur une base scientifique et avec un large soutien, les mesures possibles pour minimiser les débordements de supporters dans le cadre des matches de football. Les détails et les conclusions sont disponibles dans le rapport de projet Biglietto+ du 19 décembre 2022.

Sur la base du rapport susmentionné, un plan de mesures concrètes a été présenté à différents organes afin de minimiser les débordements de supporters. Une partie de ce plan de mesures est le projet partiel "Alliances de clubs" au sein du projet global Progresso, dans le cadre duquel l'introduction obligatoire d'alliances de clubs dans tous les sites abritant des clubs de Super League doit être préparée.

De telles alliances de clubs se basent sur le modèle des "alliances de stade" en Allemagne, où elles ont été introduites et établies avec succès au début de la saison 2017/2018. A l'occasion des alliances de stade ou de club, un échange institutionnalisé entre les représentants des clubs, des supporters et de la police a lieu au niveau local et sur une base régulière. Ces modèles de coopération doivent généralement contribuer à un échange constructif d'égal à égal, permettre un changement de perspective et discuter de mesures visant à renforcer la sécurité. Concrètement, il s'agit d'harmoniser les procédures, les compétences et les accords relatifs au jour du match afin d'assurer un déroulement aussi fluide que possible, ce qui accroît la transparence de tous les côtés. De manière générale, l'idéal est d'établir des canaux de communication (qui peuvent éventuellement être utilisés de manière informelle si nécessaire) et de définir clairement les responsabilités, y compris celles des supporters.

La réussite de l'établissement d'alliances locales entre clubs présuppose toutefois une volonté de coopération de la part de tous les participants, une continuité personnelle aussi élevée que possible ainsi qu'un investissement constant en personnel et en administration. Afin de créer ces conditions spécifiques aux sites, quelques bases ont d'abord été créées dans le cadre du sous-projet en question, puis des ateliers ont été organisés pour la mise en œuvre concrète des alliances de clubs sur les sites de la SFL. Des représentants des clubs, des supporters et des corps de police - répartis en trois clusters régionaux et sur le site de Lugano (voir p. 18 et suivantes) - ont participé à ces ateliers et ont pu définir, de leur point de vue, les conditions-cadres essentielles pour une introduction et une mise en œuvre réussies. C'est notamment sur la base de ces concertations que la mise en œuvre prévue sur les sites de la SFL a ensuite été définie et qu'un plan de mise en œuvre a été élaboré.

### 1.2 Objectifs du sous-projet "Alliances de clubs"

Le sous-projet "Alliances de clubs" au sein du projet Progresso doit permettre d'atteindre les objectifs suivants :

- > Le modèle de base des "alliances de clubs", les plates-formes d'échange déjà existantes sur les sites de la SFL ainsi que les chances, les facteurs de succès et de risque qui y sont liés sont préparés.
- > Les conditions-cadres pertinentes du point de vue des parties prenantes locales pour des alliances de clubs réussies ont été mises en évidence dans le cadre d'ateliers avec les personnes directement concernées.

- > La procédure concrète ainsi que les bases nécessaires à la mise en œuvre des "alliances de clubs" sur les sites de la SFL sont définies ou créées.

Pour atteindre ces objectifs, le présent rapport de projet est structuré comme suit : Le chapitre 2 présente les bases existantes des alliances de stades en Allemagne ainsi que les plateformes d'échange comparables déjà établies en Suisse et en tire les premières conclusions concernant les chances, les risques et les facteurs de succès. En complément, le chapitre 3 présente les principaux enseignements tirés des ateliers organisés pour la conception concrète des alliances de clubs, avant que le chapitre 4 ne définisse, sur cette base, la mise en œuvre prévue sur les sites de la SFL. Enfin, le chapitre 5 contient un plan de mise en œuvre pour l'introduction des alliances de clubs.

### 1.3 Organisation du projet

L'organisation générale du projet Progresso est présentée dans le schéma ci-dessous.

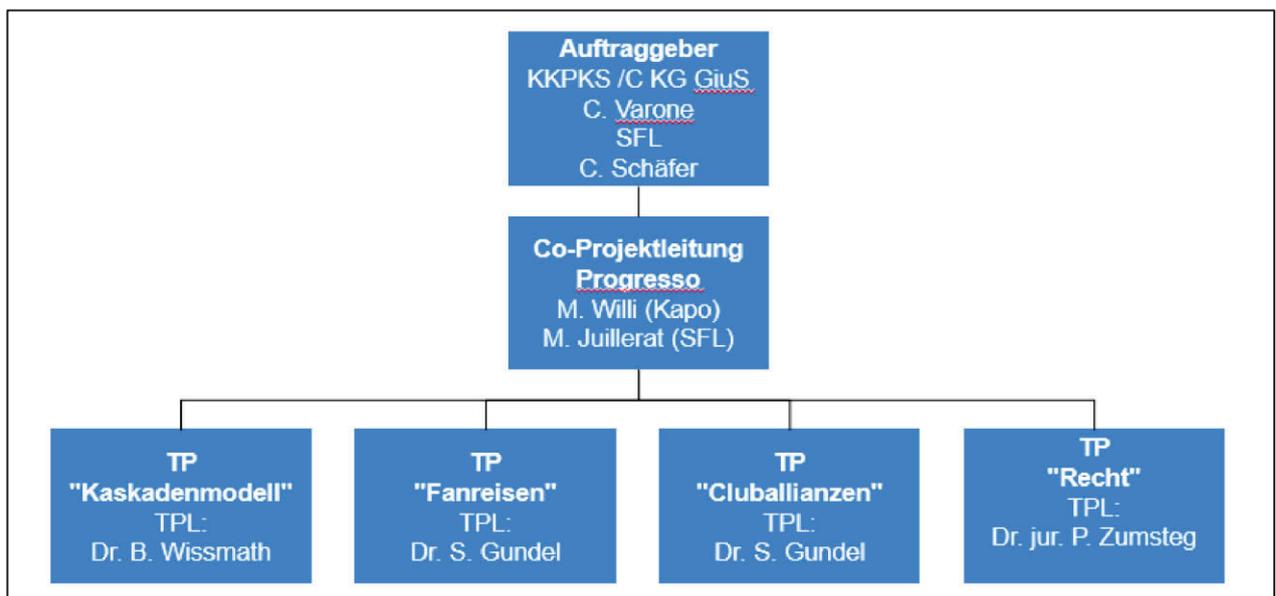


Figure 1 : Organisation du projet Progresso (source : mandat de projet Progresso)

L'équipe du sous-projet "Alliances de clubs" se compose des représentants suivants :

- > Stephan Gundel (Gruner AG, direction)
- > Marc Juillerat (représentant de la Swiss Football League)
- > Martin Rohr (Police cantonale bernoise, représentant des autorités)
- > Alain Brechbühl (Université de Berne, Centre de recherche sur la violence dans les manifestations sportives)
- > Tim Willmann (Université de Berne, Centre de recherche sur la violence lors des manifestations sportives)

En outre, des représentants de tous les sites actuels de la Super League (clubs, fancoaching, police) ont participé aux ateliers.

## 2 Principes de base

### 2.1 Le modèle des alliances de stades en Allemagne

En Allemagne, les alliances dites des stades ont d'abord été introduites dans le Bade-Wurtemberg (au début de la saison 2017/2018) afin d'atteindre notamment les objectifs suivants :<sup>1</sup>

- > Amélioration générale de la sécurité lors des matches de football, associée à une réduction des coûts d'intervention de la police.
- > Emprunter de "nouvelles voies" dans l'élaboration de stratégies de sécurité suite aux divers événements survenus lors de matches de football.
- > Améliorer la coopération et la communication entre les partenaires locaux de la sécurité, même s'ils sont déjà en dialogue.
- > Prise en compte des connaissances scientifiques actuelles sur l'"action en réseau" coopérative au niveau des différents sites.

Les alliances de stade ont ensuite été introduites au niveau local sur les lieux des matches des trois premières ligues de football (1ère Bundesliga, 2e Bundesliga, 3e Liga). Des représentants des autorités chargées de la sécurité, des clubs et de leurs services de sécurité, des projets de supporters / du fan-coaching et, le cas échéant, des supporters se rencontrent de manière institutionnalisée en fonction du site afin de coordonner les procédures, les compétences et les accords de manière générale et en fonction du jour du match pour que tout se passe au mieux et pour se présenter ensemble à l'extérieur.<sup>2</sup>

L'échange entre la police, les clubs et les projets de supporters est considéré comme le cœur des alliances dans les stades.<sup>3</sup> Il s'agit d'accroître la transparence de tous et de créer un sentiment de communauté, d'établir des structures de communication solides avec une communication axée sur le dialogue et de définir clairement les responsabilités des différents acteurs, notamment en y associant les supporters.<sup>4</sup> Dans le Bade-Wurtemberg, les supporters sont surtout impliqués par le biais des projets de supporters / du fan-coaching, tandis que les organisations de supporters ou les supporters eux-mêmes sont tout au plus invités aux réunions des alliances dans les stades.<sup>5</sup>

La forme concrète des alliances entre les stades a été laissée aux acteurs locaux, qui devaient explicitement s'appuyer sur des plateformes d'échange et des formes de collaboration déjà existantes. L'importance particulière de cet ancrage local et de la valorisation des structures et du travail déjà existants, dans le sens d'une "approche ascendante", est régulièrement soulignée.<sup>6</sup>

L'introduction des alliances dans les stades a permis de réduire considérablement le nombre d'heures d'intervention de la police dans le Bade-Wurtemberg et d'obtenir une baisse mesurable du nombre de personnes blessées ou de plaintes pénales dans le cadre des matches de football.<sup>7</sup>

---

<sup>1</sup> Cf. Steffan/Klose/de Vries (2022) : Stadionallianzen im Fussball - Aktuelle Bewertung und Perspektiven, rapport final sur le projet de recherche de la Fachhochschule Potsdam, p. 32-33.

<sup>2</sup> Cf. DFL (2019) : Questions et réponses sur les alliances de stades, www.dfl.ch, état au 15.08.2019.

<sup>3</sup> Cf. ibid.

<sup>4</sup> Cf. ibid.

<sup>5</sup> Cf. Steffan/Klose/de Vries (2022) : Stadionallianzen im Fussball - Aktuelle Bewertung und Perspektiven, Abschlussbericht zum Forschungsprojekt der Fachhochschule Potsdam, p. 36-37.

<sup>6</sup> Cf. Steffan/Klose/de Vries (2022) : Stadionallianzen im Fussball - Aktuelle Bewertung und Perspektiven, rapport final sur le projet de recherche de la Fachhochschule Potsdam, p. 33.

<sup>7</sup> Cf. ministère de l'Intérieur du Bade-Wurtemberg (2018) : Ein Jahr Stadionallianzen in Baden-Württemberg, communiqué de presse pour la conférence de presse du 23.08.2018, Stuttgart ainsi que Ministère de l'Intérieur du Bade-

Sur la base des expériences positives du Bade-Wurtemberg, d'autres Länder ont par la suite introduit des alliances de stades ou prévoient de le faire. Le Land de Basse-Saxe, où diverses approches axées sur le dialogue et des plateformes d'échange avaient déjà été introduites auparavant sur les différents sites, a commencé à mettre en œuvre des alliances de stades au cours de la saison 2019/2020.<sup>8</sup> Cette démarche a toutefois été interrompue dans un premier temps par la pandémie de Corona.

En septembre 2020, 9 clubs de la 1re et de la 2e Bundesliga ainsi que la police de Rhénanie-du-Nord-Westphalie ont également annoncé l'introduction d'alliances dans les stades dans le cadre d'un accord de coopération à l'échelle du Land,<sup>9</sup> ce qui a toutefois suscité des critiques en raison de l'intégration non prévue du fancoaching.<sup>10</sup> Le modèle choisi en Rhénanie-du-Nord-Westphalie est donc perçu comme une conception nettement différente des alliances dans les stades, car il laisse généralement les supporters de côté et se concentre moins sur les "approches ascendantes".<sup>11</sup>

Les alliances de stades dans le sens du modèle du Bade-Wurtemberg décrit précédemment ont été introduites en 2022 en tant que projet pilote avec des expériences manifestement positives en Bavière.<sup>12</sup> Dans le Land de Hesse, l'introduction est en préparation depuis septembre 2022.<sup>13</sup> Dans le Land de Saxe, l'introduction d'alliances dans les stades fait l'objet, entre autres mesures, d'un paquet de mesures visant à promouvoir la sécurité et la prévention dans le sport, présenté en juin 2023.<sup>14</sup>

D'autres pays pratiquent également, parfois depuis plusieurs années, des modèles fortement axés sur le dialogue, qui ont souvent des effets positifs mesurables sur la réduction des coûts d'intervention de la police et sur la prévention des débordements de supporters. A titre d'exemple, nous renvoyons aux résumés du symposium "Good Hosting von Sportfans" du Centre de recherche sur la violence dans les manifestations sportives du 3 mai 2019 à Berne, qui présentent de manière synthétique les expériences faites en Autriche, au Royaume-Uni et en Suède.<sup>15</sup>

## 2.2 Plateformes d'échange déjà existantes sur les sites de la SFL

### Remarques préliminaires

En cas d'introduction d'alliances de clubs en Suisse, une approche locale doit également être choisie sur la base des expériences faites en Allemagne et en particulier dans le Bade-Wurtemberg. Cela signifie que, sur la base du présent rapport, la SFL définit certes des conditions générales pour l'introduction et la mise

Wurtemberg (2022) : Fünf Jahre Stadionallianzen in Baden-Württemberg, communiqué de presse du 09.05.2022, Stuttgart.

<sup>8</sup> Cf. Steffan/Klose/de Vries (2022) : Stadionallianzen im Fussball - Aktuelle Bewertung und Perspektiven, rapport final sur le projet de recherche de la Fachhochschule Potsdam, p. 44-47.

<sup>9</sup> Cf. gouvernement du Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie (2020) : Gemeinsam gegen Gewalt - Vereine und Polizei vereinbaren Stadionallianzen, communiqué de presse du 14 septembre 2020, Düsseldorf.

<sup>10</sup> Cf. Poppe (2020) : Bundesliga - Stadionallianzen von Polizei und Vereinen ärgern Fanvertreter, Deutschlandfunk, 19.09.2020 (disponible sur deutschlandfunk.de).

<sup>11</sup> Cf. Steffan/Klose/de Vries (2022) : Stadionallianzen im Fussball - Aktuelle Bewertung und Perspektiven, rapport final sur le projet de recherche de la Fachhochschule Potsdam, p. 6-7.

<sup>12</sup> Cf. ministère bavarois de l'intérieur, du sport et de l'intégration (2023) : Allianzen bavarische in den Stadien : Neuer Baustein für die Sicherheit bei Fussballen (Nouvelle composante pour la sécurité lors des matches de football), message du 12.07.2023, Munich.

<sup>13</sup> Cf. DFL (2023) : "Les alliances de stades ont fait leurs preuves", www.dfl.ch, état janvier 2023.

<sup>14</sup> Cf. Staudt (2023) : "Stadionalliance" au lieu d'interventions policières musclées : Minister plant mehr Sicherheit beim Fussball, Tag24, 14.06.2023.

<sup>15</sup> Cf. Brechbühl (2019) : "Good Hosting von Sportfans", résumés du symposium du 03 mai 2019 du Centre de recherche sur la violence lors des manifestations sportives, Université de Berne.

en œuvre durable d'alliances entre les stades, mais que la forme concrète est laissée aux partenaires locaux. Cette forte prise en compte des conditions locales est, comme nous le verrons au chapitre 2.3, un facteur de succès considérable pour l'établissement durable des alliances de clubs.

Afin d'obtenir une vue d'ensemble des plateformes d'échange déjà existantes sur les sites de la SFL en Super League et d'intégrer les expériences y relatives dans la conception future des alliances de clubs, celles-ci ont été recensées dans le cadre du présent sous-projet et documentées ci-après.

D'une manière générale, il convient de noter que des plateformes d'échange de base sont établies sur tous les sites de la SFL, par exemple entre le club et la police en fonction du jour du match. De même, les CFF pratiquent un dialogue étroit avec les clubs et les supporters pour lesquels ils proposent des trains spéciaux. C'est pourquoi, sans prétendre à l'exhaustivité, nous allons nous intéresser plus particulièrement aux plates-formes d'échange spécifiques entre les clubs, les supporters et la police sur chaque site.

### **BSC Young Boys<sup>16</sup>**

Au BSC Young Boys, un dialogue institutionnalisé / une "table ronde" avec le fancoaching, les responsables des supporters, les responsables de la sécurité ainsi que la police cantonale bernoise a lieu au moins quatre fois par an depuis 2019. Le chef de la sécurité du BSC YB, le fancoaching du BSC YB, le responsable des supporters du BSC YB, un représentant des supporters de l'association faïtière, divers collaborateurs de la police cantonale bernoise (prévention, service spécialisé dans le hooliganisme, détachement dialogue, direction régionale) ainsi que, le cas échéant, des représentants de la police des transports participent à cette réunion.

Lors de ces réunions, une analyse rétrospective est effectuée et les problèmes sont discutés. En ce qui concerne les perspectives, les matchs de football à venir sont discutés et les mesures possibles sont expliquées. Cela permet de renforcer la confiance et l'acceptation de tous.

Un dialogue établi a lieu avec les fans par le BSC YB, auquel participent la direction du BSC YB ainsi que le responsable des fans. Les associations de supporters, le responsable des supporters du BSC YB et des représentants de la politique de la ville de Berne sont également représentés au sein du comité directeur de l'association responsable du fancoaching à Berne.

En complément, des réunions de jour de match ont lieu avant certains matches entre le club, la police cantonale bernoise et, le cas échéant, d'autres partenaires. En outre, la police cantonale organise toujours un ou plusieurs rapports avec tous les partenaires impliqués lors des matches à risque moyen et élevé. Des accords bilatéraux entre le chef de la sécurité du BSC YB, le service spécialisé dans le hooliganisme et, le cas échéant, le responsable du lieu de match de la police cantonale de Berne ont lieu en permanence et sont adaptés à la situation.

En raison de la situation particulière avec sa propre gare événementielle / gare RER du Wankdorf, une "table ronde" est en outre organisée à intervalles irréguliers / selon les besoins, spécialement pour le déroulement des manifestations dans le périmètre de la gare RER du Wankdorf, à laquelle participent le club (chef de la sécurité du BSC YB), des représentants du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire (CFF) ou des entreprises ferroviaires (CFF, BLS) ainsi que la police cantonale et la police des transports. Ce sont en premier lieu les processus opérationnels qui sont au premier plan.

En outre, un échange a lieu 2 x par an entre BSC YB, les représentants des CFF et les fans concernant le déroulement des trajets en train spécial des CFF.

---

<sup>16</sup> La présentation ci-dessous se base sur le retour d'information de la police cantonale bernoise du 27 juin 2023.

### **Servette Genève<sup>17</sup>**

Au Servette de Genève, un échange entre le club et les supporters a lieu 2 à 3 fois par saison. Les participants sont le responsable des supporters, le responsable de la communication ainsi que la direction du club, parfois aussi des joueurs. Les thèmes abordés sont la coordination générale avec les supporters, la vie générale du club et les voyages des supporters.

L'échange entre le club et la police a lieu environ 3 à 4 fois par an dans le cadre d'une table ronde à laquelle participe également la police le cas échéant. En outre, des réunions le jour du match ont lieu avant certains matches entre le club, la police et éventuellement d'autres partenaires.

### **FC Lugano<sup>18</sup>**

Au FC Lugano, un échange entre le club et les supporters a lieu en principe 2 fois par an, les participants variant en fonction de l'événement. Parfois, des séances sont organisées à court terme.

L'échange entre le club et la police, les pompiers, les services sanitaires ainsi que les transports publics a toujours lieu le mercredi précédant le match dans le cadre de réunions le jour du match.

Il n'existe actuellement pas de table ronde commune avec le club, la police et les supporters. Avant la pandémie de Corona, il existait toutefois une plateforme de dialogue qui devrait être réactivée à l'avenir.

### **FC Lucerne<sup>19</sup>**

Au FC Lucerne, plusieurs plates-formes d'échange sont disponibles depuis des années.

La "table ronde football" est généralement convoquée une fois par an par le chef du département cantonal de la justice et de la sécurité et regroupe le FC Lucerne, le fancoaching de Lucerne, les deux organisations faïtières des supporters du FCL, les transports publics de Lucerne ainsi que la police lucernoise et les autorités de la ville et du canton. Les réunions servent à échanger ensemble les problèmes ou à élaborer des solutions.

En complément, il existe l'espace de communication FCL avec 3-4 réunions par an, dans lequel les responsables de la communication du canton, de la ville, du FC Lucerne et des transports publics de Lucerne se rencontrent pour discuter de la situation actuelle en matière de sécurité ainsi que des mesures de communication à venir.

Par ailleurs, des échanges réguliers ont lieu dans le cadre de l'association responsable du fancoaching à Lucerne entre le FC Lucerne, la ville et le canton de Lucerne ainsi qu'un représentant de chacune des deux organisations faïtières de supporters. La police lucernoise participe également aux réunions du comité directeur du fancoaching de Lucerne, généralement représentée par le commandant de la police.

En complément, des réunions de jour de match sont organisées avant certains matches entre le club, la police et éventuellement d'autres partenaires.

Enfin, l'échange avec les CFF est établi, comme pour d'autres clubs, à un rythme semestriel et comprend des représentants des CFF, du club, du fancoaching ainsi que des organisations faïtières de supporters.

---

<sup>17</sup> La présentation ci-dessous se base sur la réponse du Servette Genève du 17 juillet 2023

<sup>18</sup> La présentation ci-dessous se base sur le feed-back de la police cantonale bernoise du 28 juin 2023.

<sup>19</sup> La présentation suivante se base sur les communiqués de la ville de Lucerne sur son site Internet au sujet du "Football - Sécurité lors des matches à domicile du FCL", [www.stadtluern.ch](http://www.stadtluern.ch), consulté pour la dernière fois le 26 juillet 2023.

### **FC Bâle<sup>20</sup>**

Au FC Bâle, un échange entre le club et les supporters ("Fandialog") a lieu plusieurs fois par an, à intervalles irréguliers. Les contenus sont des thèmes généraux, la saisie des problèmes qui surviennent, l'élaboration de variantes de solutions ainsi que la définition de la collaboration.

Les échanges entre le club et la police ont généralement lieu tous les trimestres, ainsi qu'en cas d'événements extraordinaires ou de projets spécifiques. Ces réunions de sécurité servent également à identifier les problèmes, à élaborer des variantes de solutions et à définir les processus, les interfaces et la collaboration générale. En outre, les réunions habituelles ont lieu les jours de match.

Il n'existe actuellement pas de table ronde commune avec le club, la police et les supporters.

### **FC Saint-Gall<sup>21</sup>**

Le FC St-Gall dispose d'un large éventail d'échanges avec tous les groupes d'intérêt :

- > Avant chaque match à domicile, un échange a lieu entre le club (sécurité), les travailleurs des supporters et les supporters (2-3 représentants) afin de se mettre d'accord sur les thèmes opérationnels du match à domicile à venir.
- > Une séance de mise en réseau entre le club (sécurité), le fancoaching et la police municipale de St-Gall a lieu tous les mois, avec la participation ponctuelle des supporters. On y discute de sujets opérationnels, de rétrospectives et de perspectives, ainsi que de problèmes et de solutions possibles.
- > Selon les besoins, un groupe stratégique se réunit avec le club (sécurité), le fancoaching, la police municipale de St-Gall, le virage des supporters ainsi que des experts techniques externes (si nécessaire et selon le thème) afin de traiter de manière approfondie les mandats de la table ronde ou de la séance de mise en réseau. Les résultats sont ensuite présentés à la table ronde.
- > Environ 4 fois par an, un échange entre le club et les supporters a lieu, au cours duquel le club (président et sécurité), les travailleurs des supporters et les supporters se rencontrent pour discuter de sujets stratégiques et opérationnels entre le club et les supporters.
- > Un soi-disant groupe politique / table ronde se réunit 2 fois par an et se compose du club (président et sécurité), du fancoaching (comité directeur et fancoachs), de la police municipale (commandant et service spécialisé dans le hooliganisme), de la direction des affaires sociales et de la sécurité, du ministère public, des CFF et des supporters. Des thèmes politiques sur le site de St-Gall ou au niveau national (mesures des autorités, mesures de prévention, etc.) sont discutés.
- > Enfin, une réunion a lieu 2 fois par an avec les CFF ainsi que le club (sécurité), le fancoaching, la police municipale et le fancoaching afin de faire le point sur les voyages en train spéciaux.

### **FC Zurich<sup>22</sup>**

Le FC Zurich a également mis en place depuis des années plusieurs forums d'échange.

L'échange entre le club (présidence, sécurité, éventuellement directeur sportif) et les supporters a lieu au moins deux fois par an. S'y ajoutent

- > un fan talk régulier avec la direction du club au musée (ouvert au public),

---

<sup>20</sup> La présentation ci-dessous se base sur la réponse du FC Bâle du 28 juin 2023.

<sup>21</sup> La présentation ci-dessous se base sur le feed-back du FC Saint-Gall du 28 juin 2023.

<sup>22</sup> La présentation ci-dessous se base sur la réponse du FC Zurich du 28 juin 2023.

- > des réunions immédiates entre la présidence, le responsable de la sécurité, le fancoaching et les supporters en cas d'incidents,
- > rencontres régulières entre les responsables des supporters et les supporters (hebdomadaires)
- > ainsi que des rencontres régulières entre le responsable de la sécurité et les supporters (au moins une fois par mois, généralement de manière informelle).

Les échanges entre le club et la police ont lieu dans le cadre d'appels de concertation avant le match (en règle générale, environ 2 à 4 semaines avant le match). Pour les matches plus importants (notamment tous les derbys, les matches contre Bâle, etc.), ils ont lieu au poste de police avec la participation de la police, du club, de l'exploitant du stade, des transports publics, du ministère public, etc.

En outre, un échange régulier (au moins 2 fois par an) a lieu entre le club et le commandant de police.

Le format "Doppelpass", qui a lieu au moins deux fois par an (plus souvent si nécessaire ou en cas d'événements pertinents), est également bien établi :

- > 2 x par an État-major de la double passe (direction et responsables de la sécurité FCZ, GC, ZSC, commandant de la police, ministère public et département des affaires sociales)
- > 2 x par an Double passeport Présidence (présidents FCZ, GC, ZSC, conseillers municipaux, autres le cas échéant)

Enfin, des réunions régulières ont lieu entre le responsable de la sécurité et la police, en principe avant chaque match, au sens d'une réunion le jour du match.

Comme pour les autres clubs ayant des supporters importants, une réunion d'échange avec les CFF a lieu tous les six mois, en général avec la participation de représentants des supporters et du club.

Un dialogue avec les supporters avait lieu auparavant deux fois par an avec des représentants des supporters et le commandant de la police ainsi que des conseillers municipaux (chef de la police, chef des affaires sociales, chef du service des écoles et des sports), cela se fait actuellement selon les besoins.

Une "table ronde" globale réunissant des représentants du club, de la police, des supporters et d'autres institutions est actuellement convoquée en cas de besoin.

### **Grasshoppers Club Zurich<sup>23</sup>**

Le Grasshoppers Club Zurich a mis en place les espaces de dialogue suivants :

- > L'échange entre le club et les supporters a lieu tous les 1 à 2 mois. Les participants sont le club (responsable du marketing), le fancoaching ainsi que l'association faîtière des supporters.
- > Un échange à plus grande échelle a lieu entre les clubs sportifs professionnels de la ville de Zurich et divers représentants de la ville et de la police dans le format "Doppelpass", déjà décrit pour le FC Zurich (voir ci-dessus).
- > Enfin, la rencontre d'échange avec les CFF a lieu tous les six mois et réunit des représentants des CFF, de la police des transports, du club, du fancoaching et un ou deux représentants des supporters. L'échange concernant les déplacements des supporters est au premier plan.

Au niveau opérationnel, des concertations ont également lieu entre le club et la police en fonction des jours de match.

---

<sup>23</sup> La présentation ci-dessous se base sur la réponse du Grasshoppers Club Zurich du 09 août 2023.

### **FC Winterthur<sup>24</sup>**

Le FC Winterthur entretient des échanges réguliers avec ses supporters. En particulier, un conseil des supporters a lieu 4 fois par an entre le club et les représentants des supporters, auquel le responsable de la sécurité participe également en cas de besoin ou de thèmes spécifiques.

Avant les matches, un échange a généralement lieu au niveau opérationnel entre le club (secrétariat, responsable de la sécurité) et la police municipale de Winterthur (officier de police, connaisseur du milieu) ; à l'avenir, cela devrait être institutionnalisé sur une base mensuelle.

En outre, un groupe stratégique composé de la conseillère municipale responsable, du commandant de police et chef d'intervention général de la police municipale ainsi que de la direction du FC Winterthur se réunit à intervalles irréguliers. Cet échange est désormais prévu 2 fois par an.

### **Yverdon-Sport FC**

Yverdon-Sport, qui vient d'être promu en Super League, dispose d'une petite base de supporters qui entretiennent des échanges très étroits avec le club. Du point de vue des parties prenantes locales, les relations entre le club, la police et l'association sont étroites et ne posent pas de problème.<sup>25</sup>

### **FC Lausanne-Sport<sup>26</sup>**

Le FC Lausanne Sport entretient des échanges réguliers avec ses supporters. Des réunions entre le club et les supporters ont lieu régulièrement 2 fois par saison (avant le début de la saison et à Noël), auxquelles participent environ 9 représentants des supporters issus des 3 groupes de supporters. Si nécessaire ou en raison d'événements, des réunions supplémentaires sont convoquées. Pour des matches spécifiques (par exemple les derbys), des concertations supplémentaires ont également lieu en amont. La police participe régulièrement, si nécessaire, directement à ces séances de concertation.

L'échange entre le club et la police se fait par le biais de réunions de coordination régulières, de la réunion d'information en début de saison et à l'occasion des matches.

Une "table ronde" institutionnalisée et supplémentaire réunissant le club, les supporters et la police doit en principe être organisée une fois par saison, mais la coordination des dates s'avère difficile. Avant chaque match, un bref échange a toutefois lieu entre le club (responsable de la sécurité), le spotter en chef de la police et les capos des supporters, afin de se saluer et d'échanger quelques informations.

### **FC Stade-Lausanne-Ouchy<sup>27</sup>**

Le FC Stade-Lausanne-Ouchy ne dispose pratiquement d'aucune scène de supporters et très peu de supporters souhaitent s'organiser. Le club n'encourage pas non plus activement une scène de supporters organisée.

L'échange entre le club et la police fonctionne régulièrement et se focalise surtout sur l'organisation des matches et l'encadrement des supporters à l'extérieur.

---

<sup>24</sup> La présentation ci-dessous se base sur la réponse du FC Winterthur du 14 juillet 2023.

<sup>25</sup> Selon le feed-back d'Yverdon-Sport FC lors de l'atelier sur les alliances de clubs le 10 octobre 2023 à Lausanne.

<sup>26</sup> La présentation ci-dessous se base sur la réponse du FC Lausanne-Sport du 18 juillet 2023.

<sup>27</sup> La présentation ci-dessous se base sur le feedback du FC Stade-Lausanne-Ouchy lors de l'atelier Alliances des clubs du 10 octobre 2023 à Lausanne.

### 2.3 Conclusion intermédiaire : chances, facteurs de réussite et risques des alliances de clubs

Les expériences existantes en Allemagne (notamment leur traitement scientifique) ainsi que les expériences ponctuelles des clubs suisses avec les plateformes d'échange existantes permettent déjà d'évaluer les chances, les facteurs de réussite et les risques des alliances de clubs prévues.

#### Opportunités

Tant les évaluations réalisées en Allemagne que les expériences de sites suisses avec des plates-formes d'échange établies montrent que divers effets positifs peuvent être liés aux alliances de clubs :

- > Un échange régulier et institutionnalisé peut contribuer de manière significative à l'amélioration de la communication et de l'interaction, à l'acceptation de différents points de vue / perspectives et à l'objectivité des discussions, même sur des sujets controversés.<sup>28</sup>
- > De manière générale, la sécurité autour des matches de football peut ainsi être améliorée, ce qui devrait permettre de réduire les conflits autour des matches ainsi que les coûts liés à la sécurité.<sup>29</sup>
- > Tant les expériences faites en Allemagne que les avis exprimés sur des sites suisses permettent de déduire qu'une culture de la confiance peut s'instaurer, du moins à moyen ou long terme, entre les parties concernées et en particulier entre la police et les supporters, ce qui favorise la compréhension mutuelle et la coopération.<sup>30</sup>
- > En particulier, le rôle des responsables des supporters ou du fancoaching peut être nettement renforcé par une intégration dans les alliances de clubs, car ceux-ci peuvent apporter concrètement leur expérience et leur expertise spécifiques, mais aussi mieux se comporter en tant que médiateurs vis-à-vis des supporters.<sup>31</sup>

#### Facteurs de réussite

Le suivi scientifique des alliances de stades allemandes ainsi que les expériences de sites suisses permettent également d'identifier des facteurs de réussite pertinents et essentiels :

- > Pour des raisons évidentes, le facteur de réussite essentiel est l'établissement durable et la mise en œuvre régulière de plates-formes d'échange appropriées. L'expérience de divers sites en Suisse montre que de telles plates-formes sont certes envisagées / disponibles, mais qu'elles ne sont pas utilisées régulièrement pour diverses raisons.
- > Du point de vue des solutions suisses qui fonctionnent, il a été constaté que l'échange devait certes être régulier (p. ex. au moins une fois par mois), mais pas trop souvent / trop longtemps non plus, car il faut tenir compte des ressources en temps des participants. En outre, les horaires doivent tenir compte des intérêts de tous les participants (en particulier des supporters) (c'est-à-dire qu'ils doivent être fixés en fin d'après-midi ou en soirée).
- > Des relations solides et basées sur la confiance entre les interlocuteurs locaux sont également étroitement liées à l'aspect de continuité mentionné ci-dessus. D'une part, il faut être prêt à participer de manière constructive à l'alliance de clubs et à accepter les différents rôles professionnels ; d'autre part,

<sup>28</sup> Cf. Steffan/Klose/de Vries (2022) : Stadionallianzen im Fussball - Aktuelle Bewertung und Perspektiven, rapport final sur le projet de recherche de la Fachhochschule Potsdam, p. 21 ou p. 25.

<sup>29</sup> Cf. *ibid.*, p. 25.

<sup>30</sup> Cf. *ibid.*, par exemple p. 37-38.

<sup>31</sup> Cf. *ibid.*, p. 39-40.

une continuité personnelle est nécessaire avec le moins de changements possibles dans les alliances de clubs qui fonctionnent.<sup>32</sup>

- > D'une manière générale, du point de vue des solutions suisses qui fonctionnent, un cercle de participants plutôt restreint est considéré comme un facteur de réussite, car cela faciliterait nettement l'émergence d'une culture de la confiance. Le protocole à établir sert certes à créer un certain caractère obligatoire, mais il ne doit pas être diffusé au-delà du cercle direct des participants. En outre, il doit y avoir de la place pour des concertations / contenus informels qui ne sont explicitement pas consignés par écrit.
- > Pour garantir l'établissement et la poursuite de la mise en œuvre, même en cas de revers, un soutien politique fondamental ou une volonté politique d'introduire des approches axées sur le dialogue est nécessaire.<sup>33</sup> Ce point a également été souligné à plusieurs reprises du point de vue suisse.
- > L'implication des supporters, et notamment des supporters invités, est manifestement évaluée différemment. Alors que les supporters (organisés) ne sont pas généralement représentés dans les alliances de stade du Bade-Wurtemberg,<sup>34</sup> les représentations des supporters dans les plateformes d'échange de différents sites suisses constituent un élément essentiel. Seule l'intégration de supporters invités est considérée comme plutôt complexe, c'est-à-dire qu'en Suisse, l'invitation de clubs et de supporters invités dans les organes correspondants est très rare ou dépend de la situation. Lors des ateliers, les participants ont toutefois souligné à quel point l'intégration des clubs hôtes et de leurs supporters dans les "alliances de clubs" pourrait être précieuse.
- > Pour l'apprentissage mutuel ainsi que pour le développement des alliances de clubs, un accompagnement des alliances de clubs devrait avoir lieu dans toute la Suisse, ce qui servirait également à l'échange mutuel d'informations entre les différents sites.<sup>35</sup>
- > La mise en œuvre concrète devrait toutefois être laissée aux acteurs locaux de chaque site, sous leur propre responsabilité.<sup>36</sup> Il convient notamment de souligner que les alliances de clubs ne doivent pas évincer ou remplacer d'autres formats d'échange, mais les compléter.

## Risques

Enfin, les expériences faites en Allemagne ainsi que les plateformes d'échange existantes sur les sites suisses permettent de déduire divers risques qui doivent être minimisés autant que possible lors de la mise en œuvre réussie d'alliances de clubs :

- > En cas de manque fondamental de volonté de participation, de forte méfiance mutuelle ou de non-respect des accords conclus dans le cadre d'alliances de clubs ou de plates-formes d'échange comparables, la coopération et la communication constructives sont fortement entravées.<sup>37</sup>

Il faut tenir compte du fait qu'il existe sur les sites de la SFL un contexte historique d'interaction entre les différents acteurs, qui peut se traduire par des modèles de comportement ouverts/conscients ou cachés/inconscients, qui rendent difficile l'établissement de formes de dialogue positives. Par conséquent, il faut parfois plus ou moins de temps pour établir une relation positive et orientée vers le dialogue et pour que les effets positifs des alliances de clubs soient réellement visibles.

<sup>32</sup> Cf. *ibid.*, p. 39.

<sup>33</sup> Cf. *ibid.*, p. 34.

<sup>34</sup> Cf. *ibid.*, p. 36-37

<sup>35</sup> Cf. *ibid.*, p. 38 ou p. 53-54 (à l'exemple des alliances de stades dans le Bade-Wurtemberg et la Basse-Saxe).

<sup>36</sup> Cf. *ibid.*, p. 54-55.

<sup>37</sup> Voir par exemple *ibid.*, p. 40-41.

- > Divers sites suisses ont fait remarquer qu'il était difficile d'obtenir des déclarations contraignantes de la part des représentants des supporters, même dans les alliances de clubs, en raison de l'hétérogénéité des scènes de supporters et de leur sous-culture spécifique. Par conséquent, les exigences envers les supporters ne doivent pas être exagérées, elles doivent avoir un sens clair et être utilisées avec retenue.

Cela coïncide également avec les observations faites dans le Bade-Wurtemberg, où l'on a signalé, au moins de manière isolée, des situations de conflit latent / des divergences d'intérêts entre les autorités de sécurité d'une part et les acteurs proches des supporters d'autre part.<sup>38</sup>

- > Les expériences faites jusqu'à présent par les acteurs suisses montrent que les thèmes très controversés tels que les mesures d'éloignement (p. ex. interdictions de stade ou de périmètre), l'utilisation de la pyrotechnie ou les tendances extrémistes ne peuvent être traités que de manière très limitée dans le cadre de plateformes d'échange au niveau opérationnel. Cela correspond à des expériences comparables en Allemagne.<sup>39</sup>
- > Les mesures en matière de construction ou d'organisation et de personnel, telles qu'une approche globale de "bon accueil", ne résultent pas automatiquement de la mise en place d'alliances entre clubs. Il se peut donc que ces efforts n'aient pas d'effet positif immédiat sur le sentiment de sécurité ou les conditions réelles pour les supporters sur place.<sup>40</sup>

### Résumé des conclusions

Les évaluations des alliances de stades, notamment dans le Bade-Wurtemberg, ainsi que les expériences liées aux sites des plateformes d'échange existantes en Suisse montrent que les alliances de clubs, si elles sont mises en œuvre de manière appropriée, permettent d'améliorer la communication, de développer une culture de la confiance et, par conséquent, de mieux concilier les intérêts des différents groupes d'intérêt en matière de sécurité autour des matches de football. Cela peut également conduire à une diminution des conflits et des incidents les jours de match ainsi qu'à une réduction de la charge de travail de la police.

La mise en œuvre pratique sur les différents sites doit toutefois se faire avec la volonté, l'engagement et l'ouverture nécessaires de tous, une certaine liberté pour une organisation décentralisée et spécifique au site ainsi qu'un soutien politique et une coordination professionnelle. L'hétérogénéité actuelle des plateformes d'échange disponibles sur les différents sites montre en tout cas que si les alliances de clubs étaient établies à grande échelle, on disposerait d'un instrument efficace pour réduire les débordements liés aux matches de football.

---

<sup>38</sup> Cf. *ibid.*, p. 40.

<sup>39</sup> Cf. *ibid.*, p. 42-43.

<sup>40</sup> En Allemagne, les éléments du good hosting sont manifestement regroupés sous le terme de "culture de bienvenue".

### 3 Ateliers de mise en œuvre sur les sites de la SFL

#### 3.1 Procédure

Afin d'harmoniser la mise en œuvre concrète des alliances de clubs sur les différents sites des clubs de la SFL, 3 ateliers au total ont été organisés avec des représentants des parties suivantes par site de la SFL :

- > Clubs : responsable de la sécurité, responsable des supporters, représentant de la direction/du secrétariat (env. 3 personnes)
- > Supporters : Fanarbeit Fanverband, organisation de supporters (env. 3 personnes)
- > Police : représentant de la police de sécurité, responsable du lieu de jeu, spotters (env. 3 personnes)

Quatre sites étaient représentés par atelier, auxquels les bases correspondantes ont d'abord été présentées conformément au chapitre 2. Ensuite, il y avait la possibilité d'élaborer et de présenter les futures conditions cadres de l'Alliance des clubs dans des petits groupes spécifiques aux sites. Les trois ateliers suivants ont été organisés :

- > Atelier 1 à Zurich avec des participants autour des clubs FC Zurich, Grasshoppers Club Zurich, FC Winterthur et FC Saint-Gall.
- > Atelier 2 à Berne avec des participants autour des clubs BSC Young Boys, FC Lugano, FC Bâle et FC Lucerne.
- > Atelier 3 à Lausanne avec des participants autour des clubs Servette FC, Yverdon Sport FC, FC Lausanne-Sport et FC Stade-Lausanne-Ouchy. L'atelier s'est déroulé en français ou avec une traduction simultanée.
- > Rendez-vous supplémentaire à Lugano avec des participants autour du FC Lugano. Cet atelier a été convoqué et organisé avec une traduction simultanée spécialement pour les participants italophones. L'objectif était de recueillir au mieux les avis et les préoccupations des participants locaux.

Les différents ateliers et les connaissances acquises sont expliqués de manière spécifique dans la suite de l'article.

#### 3.2 Atelier 1 : Zurich

##### Date et lieu

Jeudi 14 septembre 2023, Zurich (stade du Letzigrund)

##### Participants

- > Clubs : FC Zurich, Grasshoppers Club Zurich, FC Winterthur, FC Saint-Gall

##### Principales conclusions

Lors de l'atelier à Zurich, les réactions suivantes ont été formulées concernant la mise en œuvre prévue des alliances de clubs :

##### *Réactions générales*

- > La SFL devrait en principe faire une déclaration claire / communiquer une position claire sur la collaboration orientée vers le dialogue avec tous les groupes d'intérêts (également les fans).

- > La mise en œuvre locale doit impérativement pouvoir tenir compte des structures/cadres de dialogue existants. Cela permet d'utiliser les plates-formes de dialogue établies depuis longtemps et la confiance qui en découle.
- > La SFL devrait prescrire les objectifs/contenus des alliances de clubs, mais pas le titre et les détails d'exécution obligatoires. Les conditions de licence pourraient par exemple stipuler que des "plateformes de dialogue au sens d'alliances de clubs" (dont les caractéristiques sont décrites dans un aide-mémoire de la SFL) doivent être disponibles.
- > La charge administrative liée à la procédure d'octroi des licences doit être réduite au minimum (le cas échéant, intégrer la mise en œuvre des alliances de clubs dans le concept de sécurité).
- > Dans les sites où les conditions cadres sont actuellement plus difficiles en termes de possibilités de dialogue, les alliances de clubs doivent se développer lentement, c'est-à-dire qu'il ne faut pas s'attendre à des résultats rapides, notamment en ce qui concerne l'implication des supporters.
- > Dans l'esprit du dialogue d'égal à égal souhaité avec les supporters, ceux-ci doivent être impliqués le plus rapidement possible dans la conception des alliances locales entre clubs.
- > L'échange / le dialogue entre les alliances de clubs au niveau régional (thématique dans la ville de Zurich), mais aussi en général, devrait être établi en plus.
- > Du côté du club (et aussi du côté de la police), l'alliance/le dialogue du club doit au moins être porté et soutenu à un niveau hiérarchique élevé - si nécessaire, en participant aux votes.

#### *Opportunités des alliances de clubs*

- > Dans l'idéal, il est possible d'établir une relation stable et positive entre le supporter, la police et le club. Toutes les parties concernées "parlent la même langue".
- > Les fans peuvent être impliqués et le dialogue encouragé.
- > Les alliances de clubs permettent une compréhension mutuelle et une transparence, notamment de la part des différents responsables.
- > Le respect et l'estime mutuels sont possibles ("tout le monde est entendu, tout le monde a son mot à dire").
- > Il en ressort une position claire de la SFL, de la police et des clubs - et aussi des supporters - dans le sens d'un engagement en faveur d'une démarche axée sur le dialogue.

#### *Défis / risques des alliances de clubs ou lors de leur introduction*

- > En raison des discussions actuelles (mot-clé : modèle en cascade), les alliances de clubs ne sont considérées par les supporters que comme un "exercice alibi" et ne sont pas acceptées dès le départ. La communication sur la mise en œuvre devrait également tenir compte de cet aspect.
- > Les espaces de dialogue existants sont "mis en danger" et il se peut que l'on ait l'impression que le travail effectué jusqu'à présent n'est pas apprécié à sa juste valeur. Il en résulte un activisme improductif pour des modèles qui fonctionnent déjà en principe, avec des changements de nom ou des directives (trop) détaillées de la SFL.
- > Les attentes sont irréalistes - les alliances de clubs doivent pouvoir se développer au fil du temps.
- > Pas de volonté de dialogue de la part des virages de supporters ou seulement une volonté volatile ; il doit y avoir des supporters suffisamment acceptés dans les virages pour participer. Les supporters doivent également voir l'efficacité et l'ouverture pour participer aux alliances de clubs.

- > Une forte fluctuation des personnes impliquées (police, supporters, club) rend difficile l'instauration de la confiance. Dans le pire des cas, les changements de personnel peuvent modifier négativement l'attitude de base face à la volonté de dialogue.
- > De manière générale, il existe un risque de manque d'efficacité en raison d'un manque d'implication de l'échelon supérieur de direction du côté du club ou de la police.
- > Il existe un risque de malentendus dans la communication ou d'attentes irréalistes puis déçues.

### 3.3 Atelier 2 : Berne

#### Date et lieu

Lundi 25 septembre 2023, Berne (stade du Wankdorf)

#### Participants

> Clubs : BSC Young Boys, FC Lugano, FC Bâle 1893, FC Lucerne

#### Principales conclusions

Lors de l'atelier de travail à Berne, les réactions suivantes ont été formulées concernant la mise en œuvre prévue des alliances de clubs :

##### *Réactions générales*

- > Des approches/échanges comparables existent déjà en partie sur divers sites et doivent être intensifiés ou institutionnalisés.
- > En conséquence, la mise en œuvre locale doit être flexible et adaptable. Cela implique, dans la mesure du possible, qu'il n'y ait pas de directives rigides de la SFL concernant les licences en tant que "tigre de papier", mais que les objectifs soient réalisables en fonction du lieu.
- > De manière générale, les approches basées sur le dialogue sont considérées comme très importantes et bénéfiques pour favoriser la compréhension mutuelle et mieux connaître les participants et leurs besoins respectifs. Concrètement, avant les matches, il est possible de procéder à un échange d'informations et de créer des obligations afin que le jour du match - souhaité par toutes les parties - soit le moins frictionnel possible.
- > Selon la situation de départ locale, il peut être judicieux d'intégrer d'autres groupes d'intérêts dans les alliances de clubs (par ex. en particulier les clubs d'accueil, les entreprises de transport, etc.) ; le cas échéant, un modèle avec des "représentants permanents" et des invités à associer en fonction de la situation serait judicieux.
- > De manière générale, il faudrait renforcer les échanges entre les clubs ou les sites dans le domaine de la sécurité et des supporters et permettre une professionnalisation générale. Ces dernières années, la SFL n'a pas fait avancer la professionnalisation dans le domaine de la sécurité et des supporters, mais l'a plutôt entravée. Le cours pour les responsables de la sécurité et des supporters organisé autrefois à Macolin et abandonné entre-temps était très important pour le développement des compétences et du réseau - pourquoi n'y a-t-il plus d'offres comparables ?
- > Dans les alliances de clubs, les parties prenantes devraient être représentées de manière aussi paritaire que possible ("pas trop de policiers") et se présenter de manière aussi professionnelle que possible. La SFL devrait donc promouvoir la professionnalisation des responsables de la sécurité et des supporters (formations, échanges d'expériences, formations continues), cet aspect revêt une importance considérable.
- > L'ouverture et l'honnêteté entre les membres sont des facteurs de réussite essentiels ; pour impliquer les fans, il est également important de trouver des dates qui leur soient favorables.
- > Une réunion de l'"Alliance des clubs" ou de la "table ronde" n'est pas seulement utile régulièrement avant les matches/pendant la saison, mais elle est également importante avant le début de la saison et après la fin de la saison, afin de permettre une vue d'ensemble et une rétrospective détachées des événements individuels.

- > Un aspect important des alliances de clubs est une présentation commune des responsables opérationnels en interne et vers l'extérieur (communication, médias).
- > L'accompagnement par un organisme externe et neutre (dans le cas concret, il s'agissait de l'Université de Berne) peut contribuer grandement à objectiver la discussion, surtout dans les phases critiques.

#### *Opportunités des alliances de clubs*

- > Les alliances de clubs permettent des échanges et des contacts nettement améliorés, les interlocuteurs des différents groupes d'intérêts se connaissent entre eux et peuvent échanger régulièrement leurs points de vue - notamment dans les situations difficiles.
- > Une confiance mutuelle, l'acceptation des rôles respectifs et la compréhension de la mission du club et de la police peuvent être créées.
- > Il est possible de conclure des accords contraignants de toutes parts.
- > Il est possible de se présenter ensemble en tant que site face aux médias, aux fans, aux politiques, etc.

#### *Défis / risques des alliances de clubs ou lors de leur introduction*

- > Le modèle ne fonctionne probablement pas ou mal s'il y a des changements fréquents de personnel (surtout du côté des supporters - mais aussi des changements dans la direction du club ou du côté du club).
- > De manière générale, un "engagement" crédible de la direction du club sur les questions de sécurité et de supporters est nécessaire ; sans une relation club - supporters qui fonctionne, même les "alliances de clubs" sont difficiles à mettre en œuvre.
- > La gestion des événements négatifs devrait également être décisive, c'est-à-dire que se passe-t-il en cas de pression politique et médiatique - tout est-il alors remis en question ?
- > Le rôle de la police constitue un défi lorsque des poursuites pénales sont spontanément nécessaires (le cas échéant, avec des moyens non annoncés auparavant) ou lorsque des actes punissables ont été commis (la police doit alors respecter les dispositions du code pénal et du code de procédure pénale). Dans de tels cas, la police devrait toutefois au moins "rester présente" lors des réunions des alliances de clubs, même si elle ne peut pas s'exprimer pour des raisons de procédure pénale.

#### *Réactions générales à l'atelier de Berne*

Lors de l'atelier de travail à Berne, les personnes présentes ont soulevé quelques points qui ne devraient avoir qu'une influence indirecte sur les alliances de clubs, mais qui pourraient être extrêmement importants pour une intensification du dialogue. Ces réactions concernaient les aspects suivants :

- > Les conditions de licence de la ligue dans le domaine de la sécurité/des supporters sont en partie très compliquées et éloignées de la réalité - mais la mise en œuvre ciblée dans les clubs n'est pas contrôlée. Cela ne fait pas avancer les choses, mais crée surtout de la bureaucratie. Au lieu de cela, il serait important de permettre une approche ciblée et de la contrôler, en tenant compte des particularités de chaque site.
- > Du côté de la SFL, la professionnalisation dans le domaine de la sécurité/des supporters doit être activement poursuivie, ce point a été souligné à plusieurs reprises.
- > Un réseautage constructif entre les clubs et avec la ligue serait également extrêmement important, mais il n'a guère eu lieu ces dernières années. Il faudrait un coaching et un développement des clubs en matière de sécurité et d'encadrement des supporters par la ligue et entre eux.

- > Le Networking Day de la SFL devrait être organisé différemment ; de l'avis de nombreuses personnes présentes, il faudrait moins de conférences (parfois étrangères au sujet), mais plutôt encourager l'échange d'expériences entre les personnes directement concernées, présenter des exemples positifs de sa propre ligue, etc.
- > Il manque un concept clair / un interlocuteur pour les fans / les demandes liées aux fans auprès de la SFL.

### **3.4 Atelier 3 : Lausanne**

#### **Date et lieu**

- > Mardi 10 octobre 2023, Lausanne (Stade de la Tuilière)

#### **Participants**

- > Clubs : Servette FC, Yverdon Sport FC, FC Lausanne-Sport, FC Stade-Lausanne-Ouchy

#### **Principales conclusions**

Lors de l'atelier de Lausanne, les réactions suivantes ont été formulées concernant la mise en œuvre prévue des alliances de clubs :

- > Du point de vue des clubs et des corps de police des cantons de Genève et de Vaud, de tels concepts sont déjà établis sur les sites de Genève, Lausanne et Yverdon. La police, les clubs et les supporters échangent entre eux - dans différentes constellations. La police s'adresse aussi directement aux supporters et un dialogue s'instaure, qui fonctionne bien la plupart du temps.
- > Du point de vue des clubs et des corps de police, ce sont surtout les clubs visiteurs qui posent problème. Dans ce cas, il n'est souvent pas possible de se concerter ou les responsables des clubs (responsables de la sécurité, responsables des supporters) n'ont pas d'accès direct à leurs supporters ou n'ont pas d'effet compensatoire sur eux.
- > Du point de vue des parties prenantes, tous les clubs bénéficieraient donc en principe de la mise en œuvre généralisée d'approches axées sur le dialogue.
- > Il serait également important d'organiser régulièrement des échanges d'expériences entre les clubs et les corps de police, afin de faire connaissance, d'échanger des informations (notamment sur les procédures uniformes), de discuter concrètement des problèmes rencontrés les jours de match et de chercher des solutions.
- > Les mesures prévues dans le cadre du projet partiel "Voyages de supporters", à savoir le développement d'une tactique d'intervention policière uniforme sur le "dernier kilomètre" ainsi que l'accompagnement obligatoire des supporters visiteurs par des stewards de leur club, ont été saluées.

### **3.5 Date supplémentaire : Lugano**

#### **Date et lieu**

- > Lundi 23 octobre 2023, Lugano (siège du FC Lugano)

#### **Participants**

- > Participants autour du FC Lugano

### Principales conclusions

Lors de la réunion supplémentaire à Lugano, les réactions suivantes ont été formulées concernant la mise en œuvre prévue des alliances de clubs :

- > A Lugano, des échanges réguliers ont déjà lieu entre le club, la police et les supporters. Cependant, la pandémie et les changements dans le milieu des supporters du FC Lugano rendent actuellement le dialogue difficile.
- > Du point de vue du club et de la police, la constance du personnel ainsi qu'une présence personnelle à tout moment sont des facteurs de succès essentiels, également dans les relations avec les clubs hôtes. Le FC Lugano a déjà pu nouer de nombreux contacts positifs dans ce domaine, qui ont fait leurs preuves dans la coordination des processus liés aux jours de match. Dans ces dialogues, une culture du "donner et recevoir" est entretenue,
- > Tous les participants reconnaissent la valeur des approches axées sur le dialogue - tant du point de vue du club, du responsable des supporters que de la police. Il est également considéré comme important que ce dialogue soit également recherché sur tous les sites et encouragé par la SFL.
- > Comme dans les autres ateliers, un renforcement des tâches de la SFL est également considéré comme important. Celle-ci doit
  - > encourager et soutenir les échanges entre les sites ;
  - > habiliter et soutenir les responsables des différents sites par des mesures de professionnalisation, de formation et de formation continue
  - > communiquer de manière transparente et entamer également un dialogue avec les supporters (dans le sens d'un centre de coordination à l'échelle nationale pour les questions relatives aux supporters).
- > Le dialogue avec la partie des supporters qui ne souhaite en principe aucun contact avec la police est considéré comme problématique. Dans ce domaine, les résultats ne peuvent être obtenus que de manière ponctuelle et sur une très longue période.
- > Le FC Lugano et la police cantonale tessinoise envisagent de poursuivre le développement du concept de sécurité et des plateformes de dialogue existantes, qui devraient être établies dès l'emménagement dans le nouveau stade en 2025.

### 3.6 Conclusion intermédiaire : Enseignements tirés de la mise en œuvre des alliances de clubs

Les ateliers organisés sur les différents sites se sont déroulés dans une atmosphère très constructive et ont permis, pour l'essentiel, de confirmer et de préciser les connaissances acquises sur la base des clarifications précédentes. Ceux-ci peuvent être résumés comme suit :

Tous les sites reconnaissent la **valeur ajoutée des alliances de clubs prévues** ou des modèles de dialogue comparables impliquant toutes les parties prenantes. Outre certains aspects pratiques relatifs à la composition et à l'organisation des réunions, il a été souligné à plusieurs reprises que toutes les parties devaient être crédibles et ouvertes les unes aux autres et que cela devait être soutenu par les cadres dirigeants respectifs. Un autre aspect central était l'**accent mis sur les spécificités des sites**, c'est-à-dire que les "alliances de clubs" doivent absolument pouvoir être mises en œuvre individuellement sur les sites. La SFL devrait laisser une marge de manœuvre suffisante, tant pour les directives correspondantes que pour

la mise en œuvre, et se concentrer moins sur les formalités que sur une mise en œuvre conforme aux objectifs.

La nécessité d'intensifier les **échanges entre les sites et les clubs** a été soulignée à maintes reprises. Outre les particularités de l'environnement de la ville de Zurich avec ses clubs rivaux, cela reflète également la problématique connue du sous-projet "Voyages de supporters", à savoir que les supporters visiteurs sont impliqués de manière disproportionnée dans des incidents liés à la sécurité. Il en résulte que de nombreux sites souhaitent, d'une part, intégrer les clubs visiteurs (au moins au cas par cas) dans les alliances de clubs et les accords relatifs aux matches et, d'autre part, intensifier l'échange général (indépendamment des matches) entre tous les sites du côté des clubs, des corps de police et des supporters (y compris le fancoaching et les représentants des supporters). Outre les plateformes de coordination prévues de toute façon pour les différentes alliances de clubs, une refonte complète de l'actuel "Networking Day" de la SFL a été proposée.

Enfin, il existe des idées très concrètes concernant le **rôle et le positionnement futurs de la Swiss Football League**. Un potentiel d'amélioration considérable a été constaté dans la professionnalisation de la sécurité et du fancoaching, où l'on a concrètement mentionné la revitalisation ou la création d'une instance supérieure de fancoaching en Suisse, l'initialisation et le maintien d'offres de formation et de formation continue pour les responsables de la sécurité et les responsables des supporters ainsi que la création et l'entretien d'offres de mise en réseau intersites au sens du point précédent. Ces mesures concrètes permettront à la ligue d'être plus crédible vis-à-vis de toutes les parties prenantes.

## 4 Mise en œuvre prévue sur les sites de la SFL

### 4.1 Obligation d'établir / de mettre en œuvre des alliances de clubs

Comme les clubs sont en fin de compte à l'origine des dépenses de sécurité liées aux matches de football en raison de l'exploitation des matches et du nombre de supporters qui en découle, ils ont également l'obligation de mettre en œuvre les alliances de clubs sur les sites de la SFL en tant que chefs de file. L'obligation correspondante est réglée comme suit :

- > L'obligation d'introduire et de mettre en œuvre localement une alliance de clubs a déjà été inscrite dans le règlement de sécurité de la SFL et comme nouveau critère dans le règlement de la SFL pour l'octroi des licences :

Lors de son assemblée générale du 17 novembre 2023, l'assemblée générale de la SFL a adopté les dispositions réglementaires correspondantes. Le nouvel article 3b du règlement de sécurité de la SFL a la teneur suivante.

#### **Alliances de clubs**

- 1) *Les clubs de Super League gèrent une alliance de clubs sur leur site conformément à la "fiche technique sur les alliances de clubs".*
- 2) *Les alliances de clubs assurent un échange continu d'informations entre les parties concernées dans le domaine de la sécurité et de la prévention.*
- 3) *La direction de la SFL règle les détails concernant les alliances de clubs dans le manuel des licences de la SFL.*

Dans les dispositions d'exécution du manuel des licences de la SFL, la direction de la SFL a en outre précisé comme suit la mise en œuvre des alliances de clubs au chapitre I.6 :

*Afin de coordonner de manière générale les mesures de prévention et de sécurité, chaque club établit sur son site une alliance locale de clubs ou une plate-forme de dialogue comparable au sens d'une alliance de clubs. Les plates-formes de dialogue existantes peuvent être expressément comprises dans le sens d'une alliance de clubs, pour autant qu'elles remplissent les caractéristiques fondamentales des alliances de clubs.*

*Tous les groupes d'intérêt pertinents sont représentés dans cette alliance des clubs ou cette plate-forme de dialogue, mais au moins le responsable de la sécurité et le responsable des supporters du club, la police, le fancoaching local ainsi que les organisations locales de supporters. Le concept de mise en œuvre de l'alliance des clubs ou de la plate-forme de dialogue spécifique au site doit être soumis dans le cadre de la procédure d'octroi de licence.*

*Le concept doit être signé par la direction du club, le responsable de la sécurité et le responsable des supporters, du côté de la police par le responsable du lieu du match et - s'il existe - par un représentant du fancoaching ou d'une association faïtière de supporters.*

- > La police et les supporters ont ainsi la possibilité d'intervenir et d'attirer l'attention sur les problèmes d'application locale en cas d'écarts importants par rapport aux conditions-cadres publiées par la SFL. En cas de besoin, cela se fait auprès du responsable de la sécurité de la SFL qui, selon la situation, se concerta également avec les corps de police.

Le concept de mise en œuvre doit être soumis pour la première fois pour la procédure d'octroi de licence 2024/2025 et doit ensuite être présenté chaque année.

## 4.2 Responsabilité de la mise en œuvre

La responsabilité fondamentale de la mise en œuvre des alliances de clubs sur les sites respectifs incombe aux clubs, comme indiqué ci-dessus. Elle est assumée dans chaque cas par le responsable de la sécurité. Cela comprend

- > L'initialisation et l'établissement des alliances de clubs sur leur site respectif.
- > L'invitation aux réunions des alliances de clubs.
- > La mise à disposition de locaux et l'organisation des réunions
- > La présidence et le compte rendu des réunions.
- > La prise de contact avec le coordinateur des alliances de clubs du côté de la SFL.

Dans l'idéal, la mise en œuvre se fait dans le cadre d'une codirection par un responsable principal du club et un co-responsable de la police.

## 4.3 Conditions générales des alliances de clubs

L'établissement et la mise en œuvre des alliances de clubs se font en premier lieu au niveau des différents sites, en tenant compte des conditions locales. Dans de nombreux cas, il existe déjà des plates-formes d'échange comparables qui peuvent être maintenues ou éventuellement développées.

Les conditions-cadres suivantes doivent être respectées :

- > Les alliances de clubs regroupent au moins le club (responsable de la sécurité, responsable des supporters), la police, le fancoaching (s'il existe sur le site) et les organisations de supporters. D'autres représentants peuvent y participer régulièrement ou ponctuellement en fonction des besoins locaux.
- > Les réunions des alliances de clubs ont lieu plusieurs fois par an et de manière régulière (par exemple tous les mois).
- > Dans le cadre des alliances de clubs, il convient en principe d'aborder au moins les aspects suivants :
  - > Situation actuelle (sécurité, prévention) sur la base de données fiables (p. ex. rapport GSLS) ainsi que d'événements / d'incidents décrits par les différents groupes d'intérêt.
  - > Rétrospective commune des événements / incidents positifs ou critiques et échange des différentes perspectives.
  - > Perspectives communes sur les matches à venir, la saison, etc.
  - > Évaluation commune des risques pour les matches à venir et déduction de mesures, communication, etc.
  - > Lancement et discussion de projets communs ou de clarifications nécessaires (par ex. dans le domaine de la prévention).
  - > Varia selon les besoins locaux.
- > Les réunions des alliances de clubs sont en principe consignées dans un procès-verbal. Au minimum, les données générales (date, lieu, participants) ainsi que les points discutés / résultats essentiels doivent y être mentionnés. La personne responsable du procès-verbal, la profondeur du contenu du procès-verbal ainsi que la distribution du procès-verbal (qui reçoit le procès-verbal) sont convenues au niveau local. Le procès-verbal devrait en principe être déclaré confidentiel.
- > Des représentants du club, de la police et, si possible, des organisations de supporters participent à l'échange d'expériences semestriel des alliances de clubs.

Du côté de la SFL, les conditions générales susmentionnées sont résumées dans une fiche d'information (voir chapitre 4.1).

#### **4.4 Coordination / suivi scientifique**

Du côté de la SFL, une coordination de soutien des alliances de clubs ainsi qu'un accompagnement scientifique des expériences de mise en œuvre ont lieu comme suit :

- > Le responsable de la sécurité de la SFL fait office de coordinateur pour la mise en œuvre des alliances de clubs dans toute la Suisse. Si nécessaire, il soutient les sites locaux lors de l'introduction et de la mise en œuvre. En cas de problèmes concernant la mise en œuvre du côté des autorités, il prend contact avec la PKPS ou les différents corps de police (en accord avec les clubs concernés).
- > L'échange à l'échelle nationale des différents représentants des supporters au sein des alliances de clubs devrait également être établi dans la mesure du possible.
- > La SFL organise au moins une fois par semestre une réunion de coordination / d'échange d'expériences avec toutes les alliances de clubs. Des représentants des différents groupes d'intérêts y participent pour chaque site / alliance de clubs. Les rapports d'expérience et les propositions d'amélioration des acteurs locaux sont notamment échangés. Lors de ces réunions de coordination, l'échange intersites, souvent souhaité, doit en outre être encouragé de manière générale.
- > L'Université de Berne, Centre de recherche sur la violence lors des manifestations sportives, assure un suivi scientifique de l'introduction et de la mise en œuvre. Cela comprend le conseil de certains sites en cas de besoin, la participation aux tables rondes de coordination ainsi que l'évaluation des alliances de clubs en ce qui concerne la réalisation des objectifs, la collaboration et la communication perçues par les acteurs, les effets positifs et les possibilités d'amélioration, etc. Après consultation du groupe de pilotage du centre de recherche (CCDJP, CFF, SFL ainsi que la Confédération), le centre de recherche élaborera un concept de base ainsi qu'un calendrier correspondant, qui fixera les points essentiels du suivi scientifique.
- > Les résultats généraux ou l'état de la mise en œuvre des alliances de clubs sont publiés chaque année sous une forme appropriée. Idéalement, la communication devrait être assurée par la SFL en collaboration avec la CCPCS ou des représentants politiques.

## 5 Plan de mise en œuvre

L'introduction et la mise en œuvre des alliances de clubs sont prévues comme suit :

- > Septembre / octobre 2023 : Ateliers Alliances de clubs des sites (voir ci-dessus)
- > 17.11.2023 : Assemblée générale de la SFL / Vote des bases du règlement
- > 30.11.2023 : Achèvement du sous-projet Alliances de clubs
- > janvier 2024 : Coup d'envoi de l'Alliance des clubs par site
- > mars 2024 : Soumission des documents de licence / concept d'alliances de clubs
- > mai 2024 : Décision sur la licence
- > Juin 2024 : 1er tour de coordination des alliances de clubs SFL
- > A partir de juillet 2024: Début de la saison / Alliances de clubs introduites
- > décembre 2024 : 2e ronde de coordination des alliances de clubs SFL / échange d'expériences
- > Juin 2025 : 3e ronde de coordination des alliances de clubs SFL / échange d'expériences
- > juillet 2025 : Le rapport d'évaluation de l'Université de Berne est disponible  
Conférence de presse

L'accompagnement par l'Université de Berne sera continu à partir de février 2024 et doit être convenu entre le groupe de pilotage du centre de recherche (CCDJP, CFF, SFL et Confédération) et l'Université de Berne.

## **Annexe 1 : Fiche sur les alliances de clubs**

## Fiche sur les alliances de clubs

### Situation de départ

La Swiss Football League et ses clubs veulent s'engager encore davantage dans le dialogue entre toutes les parties prenantes concernées par la sécurité dans l'environnement des matches de football.

Dans le cadre du projet Progresso, l'assemblée générale de la SFL a décidé que des alliances de clubs (ou des plateformes de dialogue comparables) devaient être introduites obligatoirement dans tous les sites des clubs de Super League. Cette exigence a donc été ancrée dans le règlement de sécurité de la SFL pour la saison 2024/2025 et sera vérifiée dans le cadre de la procédure d'octroi des licences.

Le présent aide-mémoire doit servir de ligne directrice aux clubs pour l'établissement et la mise en œuvre des alliances de clubs.

### Que sont les alliances de clubs ou les plates-formes de dialogue comparables ?

Les alliances de clubs sont des plates-formes de dialogue locales où tous les groupes d'intérêt importants pour la sécurité dans l'environnement des matches de football peuvent régulièrement échanger ensemble et d'égal à égal. Il s'agit au moins de représentants des clubs (sécurité, supporters), de la police et des supporters (fancoaching, organisations de supporters, etc.). Selon les besoins du site ou du jour du match, d'autres groupes d'intérêt peuvent également être utiles et possibles.

Dans le cadre des alliances de clubs, les aspects généraux de la sécurité et de la prévention dans l'environnement du club concerné ainsi que, en particulier, les procédures, les compétences et les accords relatifs aux jours de matches sont coordonnés afin d'assurer un déroulement des matches le plus sûr et le plus fluide possible. Cet échange doit permettre de promouvoir la compréhension mutuelle, d'instaurer une transparence générale et d'échanger des points de vue différents.

### Faut-il introduire partout de nouvelles alliances de clubs ?

Les alliances de clubs ne doivent pas remplacer les plates-formes de dialogue existantes, qui fonctionnent généralement très bien. Celles-ci peuvent être maintenues sous forme d'alliances de clubs ou remplacées par des organes d'échange supplémentaires. L'aspect central est que ces plates-formes de dialogue soient conçues dans l'esprit du présent aide-mémoire et qu'elles intègrent tous les groupes d'intérêt.

### Quelles sont les caractéristiques centrales des alliances de clubs au sens des directives de la SFL ?

Les alliances de clubs ou les plates-formes de dialogue comparables sur les différents sites doivent s'orienter sur les conditions cadres suivantes :

- > Les alliances de clubs regroupent au moins le club (responsable de la sécurité, responsable des supporters), la police, le fancoaching (s'il existe sur le site) et les organisations de supporters. D'autres représentants peuvent y participer régulièrement ou ponctuellement en fonction des besoins locaux.
- > Les réunions des alliances de clubs ont lieu régulièrement. Un rythme au moins mensuel est recommandé.
- > Dans le cadre des alliances de clubs, il convient en principe d'aborder au moins les aspects suivants :
  - > Situation actuelle (sécurité, prévention) sur la base de données fiables (p. ex. rapport GSLS) ainsi que d'événements / d'incidents décrits par les différents groupes d'intérêt.

- > Rétrospective commune des événements / incidents positifs ou critiques et échange des différentes perspectives.
  - > Perspectives communes sur les matchs à venir, la saison, etc.
  - > Évaluation commune des risques pour les matchs à venir et déduction de mesures, communication, etc.
  - > Lancement et discussion de projets communs ou de clarifications nécessaires (par ex. dans le domaine de la prévention).
  - > Varia selon les besoins locaux.
- > Les réunions des alliances de clubs sont en principe consignées dans un procès-verbal. Au minimum, les données générales (date, lieu, participants) ainsi que les points discutés / résultats essentiels doivent y être notés. La profondeur du contenu des procès-verbaux ainsi que leur distribution sont convenues au niveau local.

### **Comment les clubs invités et leurs supporters sont-ils impliqués dans les alliances de clubs ?**

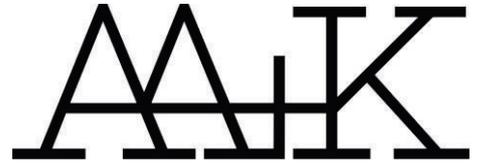
Les alliances de clubs prévoient en principe d'abord un échange local. Celui-ci doit s'établir sur tous les sites, de sorte que les clubs, les supporters (par le biais d'une représentation correspondante) et la police en général soient dans un échange intensif.

L'échange précoce avec les clubs hôtes et leurs supporters (par le biais de leur représentation) est en outre considéré comme extrêmement utile et est déjà entretenu aujourd'hui au niveau des clubs. Dans le cadre des alliances de clubs, cet échange doit être intensifié à l'avenir, y compris avec les supporters des clubs hôtes. Cela doit se développer au fur et à mesure de l'établissement des alliances de clubs et est activement encouragé par la SFL, notamment par le biais des rencontres d'échange semestrielles.

### **Que fait la SFL pour soutenir les alliances de clubs ?**

La SFL, par l'intermédiaire de son chargé de sécurité, est le premier point de contact pour tous les groupes d'intérêts des alliances de clubs locales et apporte son soutien en cas de questions ou d'incertitudes. Elle organise également un suivi et une évaluation scientifique des alliances de clubs, qui se tient à la disposition des différents sites pour les soutenir en cas de besoin.

Cependant, du point de vue de la SFL, l'échange intersites des différentes alliances de clubs et de leurs acteurs est particulièrement important. C'est pourquoi la SFL organise des réunions de coordination semestrielles pour les alliances de clubs, au cours desquelles les expériences peuvent être échangées, les problèmes et les défis ainsi que les "best practices" peuvent être discutés ouvertement. A moyen ou long terme, cela doit également permettre de créer un échange intensif et autonome entre les différentes alliances de clubs et leurs acteurs.



CCPCS  
Speichergasse 6  
3011 Berne

Swiss Football League  
Maulbeerstrasse 10  
P.O. Box / 3001 Berne

Par e-mail à :  
[pmwi@police.be.ch](mailto:pmwi@police.be.ch)  
[marc.juillerat@sfl.ch](mailto:marc.juillerat@sfl.ch)

**AAK Anwälte und Konsulenten AG**  
**(Avocats et consultants AAK)**

Andreas Abegg, avocat Prof. Goran  
Seferovic, avocat Dr. iur. Patrice Martin  
Zumsteg, avocat Dr. iur. Christian Meyer,  
avocat  
PD Dr en droit, arch. dipl. ETH Oliver Streiff  
\* Dr. iur. Meinrad Huser \*

\* pas admis au barreau Seestrasse 329  
8038 Zurich  
41 44 523 14 70  
[www.aa-k.ch](http://www.aa-k.ch)  
[info@aa-k.ch](mailto:info@aa-k.ch)

**Zurich, le 30 octobre 2023**

**Légitimité de l'ordre de conservation des données des spectateurs fondé sur  
l'art. 3a, al. 2, du concordat sur le hooliganisme - avis de droit**

Dr. iur. Patrice Martin Zumsteg, avocat

Prof. Dr. iur. Goran Seferovic, avocat



## Table des matières

Résumé .....	1
I. Situation initiale et problématique.....	2
II. Exigences découlant du principe de légalité .....	4
A. <i>Principe de légalité en droit de la police</i> .....	4
B. <i>Principe fondamental de légalité</i> .....	5
III. Analyse de l'art. 3a, al. 2 du concordat sur le hooliganisme .....	7
A. <i>Exigence de la règle de droit et du niveau de norme suffisant</i> .....	7
B. <i>Exigence d'une densité normative suffisante et contenu de la norme</i> .....	7
1. Élément grammatical .....	8
2. Élément systématique .....	9
3. Élément historique.....	10
4. Élément téléologique.....	11
5. Résultat.....	12
IV. Réponse à la question et procédure recommandée .....	13
Abréviations .....	14
Liste des actes législatifs.....	16
<i>Droit international et droit fédéral</i> .....	16
<i>Actes législatifs cantonaux</i> .....	16
Liste des matériaux et autres sources .....	17
Bibliographie.....	18



## Résumé

- 1 Afin de lutter contre les débordements de supporters qui se produisent régulièrement dans le cadre de matches de football, le présent article aborde un aspect de l'introduction de tickets personnalisés. Concrètement, il s'agit de répondre à la question suivante : *peut-on, sur la base de l'art. 3a, al. 2, du concordat sur le hooliganisme, assortir l'autorisation d'un match de football de la condition que les données personnelles des spectateurs soient enregistrées par les clubs ?*
- 2 Pour répondre à cette question, il faut notamment tenir compte du fait que la conservation de données personnelles constitue une restriction grave des droits fondamentaux des spectateurs (art. 13 Cst. et art. 8 CEDH). Il faut donc tenir compte de la pratique de la Cour européenne des droits de l'homme, qui exige toute une série de mécanismes de protection lors de la conservation de données personnelles en vue de poursuites ultérieures.
- 3 L'art. 3a, al. 2 du concordat sur le hooliganisme laisse certes la possibilité d'ordonner la conservation des données des spectateurs. Une interprétation globale exclut toutefois cette possibilité. D'une part, le concordat sur le hooliganisme ne satisfait pas aux exigences de la Cour européenne des droits de l'homme, ce dont il faut tenir compte dans l'élément d'interprétation systématique - interprétation conforme au droit international. D'autre part, l'élément historique et téléologique plaide également contre la procédure examinée.
- 4 Si les clubs doivent être obligés de conserver les données personnelles des spectateurs par le biais d'une autorisation, il faut d'abord créer une base légale suffisante. Il est recommandé de compléter le concordat sur le hooliganisme dans ce sens.



## I. Situation initiale et problématique

- 5 La Swiss Football League (SFL) a évalué, en collaboration avec la Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse (CCPCS), l'introduction de billets personnalisés ou d'un accès personnalisé aux matches de football dans le cadre du projet "Biglietto+". Les débordements de supporters aux abords des matches de football sont un problème qui dure depuis des années et que les mesures existantes n'ont pas permis d'améliorer jusqu'à présent.
- 6 Concrètement, trois variantes ont été évaluées pour adapter le système actuel. Aujourd'hui, chaque club exploite un système de billetterie individuel. Dans le stade concerné, les billets sont définis par secteur/bloc, rangée et (pour les places assises) numéro de siège. Ils sont vendus directement par le club ou par l'intermédiaire de partenaires de billetterie et de plateformes de billetterie. Lors de l'accès au stade, le système de marketing reconnaît la validité du billet au point d'accès correspondant, en règle générale un tourniquet ou un tourniquet ("One-Step-Validation"). Les données personnelles ne sont à aucun moment collectées.<sup>1</sup>
- 7 En revanche, la variante 1 prévoit la personnalisation du billet lors de l'achat. Lorsqu'une personne achète un billet individuel ou permanent, elle doit fournir des données personnelles qui permettent de l'identifier clairement : prénom, nom, date de naissance, adresse officielle et photo de référence. Une preuve d'identité peut éventuellement être fournie à ce stade. Sur la base de ces informations, il est techniquement possible de procéder à une comparaison automatisée avec les bases de données pertinentes (HOOGAN, liste nationale des interdictions de stade). Le billet personnalisé et une preuve d'identité valable doivent ensuite être présentés à l'entrée du stade.<sup>2</sup>
- 8 La variante 2 complète la variante 1 en ce sens qu'une caractéristique biométrique supplémentaire est enregistrée lors de l'achat. Lors de l'entrée dans le stade, le contrôle d'accès s'effectue alors de manière entièrement automatique à l'aide d'un logiciel de reconnaissance faciale ou d'un scanner de veines de la main. La caractéristique biométrique est alors enregistrée sur le lieu d'accès à l'aide d'un scanner.

---

<sup>1</sup> Rapport de projet Biglietto+, p. 64.

<sup>2</sup> Rapport de projet Biglietto+, p. 65 et s.



- Le numéro de la carte est comparé à la caractéristique enregistrée lors de l'achat du billet, de sorte qu'aucune tierce personne ne peut passer le contrôle.<sup>3</sup>
- 9 Dans la variante 3, l'achat du billet se fait comme jusqu'à présent de manière anonyme. Ce n'est qu'à l'entrée du stade que les données personnelles sont enregistrées, comparées et sauvegardées (comme pour les variantes 1 ou 2).<sup>4</sup>
- 10 Toutes ces variantes ont en commun le fait que les données personnelles de tous les spectateurs seraient désormais collectées lors des matches de football de la première division masculine. L'objectif est de prévenir la violence lors des matches de football et, le cas échéant, d'identifier les personnes responsables et de les poursuivre pénalement.<sup>5</sup> A cet effet il est nécessaire que les clubs enregistrent pour une durée déterminée les données personnelles qui sont comparées ou collectées lors de l'accès.
- 11 Dans ce contexte, la question suivante avait déjà été soulevée dans le rapport de projet "Biglietto+" : *Peut-on, sur la base de l'art. 3a, al. 2, du concordat sur le hooliganisme, lier l'autorisation d'un match de football à la condition que les données personnelles des spectateurs soient enregistrées auprès des clubs?*<sup>6</sup>
- 12 Le rapport de projet "Biglietto+" n'apporte pas de réponse définitive. En revanche, il a été envisagé de faire clarifier la question par un avis de droit.<sup>7</sup> Celui-ci est présenté ci-après.

---

<sup>3</sup> Rapport de projet Biglietto+, p. 66 s., avec d'autres références. H.

<sup>4</sup> Rapport de projet Biglietto+, p. 67 et s.

<sup>5</sup> Rapport de projet Biglietto+, p. 72 et 84 s.

<sup>6</sup> En tant que partie intégrante de la version révisée du concordat sur le hooliganisme, l'art. 3a, al. 2 du concordat sur le hooliganisme s'applique à tous les cantons de Suisse, à l'exception des cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne, cf. rapport de projet Biglietto+, p. 80.

<sup>7</sup> Rapport de projet Biglietto+, p. 84.

## II. Exigences découlant du principe de légalité

13 La question soulevée n'exige pas seulement une interprétation de l'art. 3a, al. 2 du concordat sur le hooliganisme selon le pluralisme méthodologique reconnu.<sup>8</sup> Comme cette disposition vise à imposer des obligations à des particuliers, la qualité de la norme mentionnée est également concernée, laquelle se mesure selon le principe de légalité.<sup>9</sup>

14 Le principe de légalité (art. 5, al. 1, Cst.) comprend les exigences de la règle de droit, du niveau de norme suffisant et de la densité normative suffisante.<sup>10</sup> En l'occurrence, il convient de tenir compte, d'une part, de la jurisprudence du Tribunal fédéral en matière de droit de la police et, d'autre part, des exigences des droits fondamentaux en matière de principe de légalité.

### A. *Principe de légalité en droit de la police*

15 Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, l'exigence de précision suffisante est réduite en droit de la police. "Même les restrictions les plus graves des droits fondamentaux doivent être autorisées sur la base de normes formulées de manière relativement ouverte.<sup>12</sup> Comme le concordat sur le hooliganisme constitue un "droit de police spécifique "<sup>13</sup>, cette jurisprudence s'applique également à son article 3a, alinéa 2.

16 Toutefois, la pratique du Tribunal fédéral a été critiquée à juste titre par la doctrine. De nombreuses situations de mise en danger de la pratique policière sont tout à fait prévisibles, de sorte que les moyens de contrainte et autres instruments d'action ainsi que les conditions de leur utilisation peuvent être normalisés avec une précision suffisante.<sup>14</sup> Cela vaut également dans le cas présent - sinon la question juridique à laquelle il s'agit de répondre n'aurait même pas été soulevée.

---

<sup>8</sup> Au lieu de nombreux ATF 145 II 270 consid. 4.1 p. 271 s.

<sup>9</sup> TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, N 409.

<sup>10</sup> TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, n. 399 ; BSK BV-EPINEY, art. 5 n. 35 ss.

<sup>11</sup> BGE 136 I 87 E. 3.1 P. 90.

<sup>12</sup> Cf. ATF 128 I 327 consid. 4.2 p. 342.

<sup>13</sup> BGE 137 I 31 E. 3 S. 40.

<sup>14</sup> KIENER/KÄLIN/WYTTENBACH, § 9 N 81 ; SGK BV-SCHWEIZER/KREBS, Art. 36 N 26, avec d'autres références. H.

## **B. Principe fondamental de légalité**

17 De plus, le principe de légalité (art. 36, al. 1, Cst.) est ici également en jeu. Dans le rapport sur "Biglietto+", il avait déjà été considéré que le fait d'ordonner la conservation des données des spectateurs constituait une restriction directe de la liberté économique (art. 27 Cst.) des clubs et une restriction moyenne de l'autodétermination en matière d'information (art. 13 Cst.) des spectateurs.<sup>15</sup> On peut se ranger à cet avis. En particulier, ces derniers ne sont certes pas les destinataires de la mesure étatique, mais celle-ci a pour but de stocker les données des spectateurs. En conséquence, la décision de l'autorité a l'effet d'une restriction directe et est clairement imputable à l'Etat.<sup>16</sup> En revanche, le rapport "Biglietto+" doit être complété sur les points suivants :

18 Premièrement, le fait d'ordonner l'enregistrement des données des téléspectateurs constitue une grave restriction des droits fondamentaux.<sup>17</sup> En effet, lors de l'évaluation de l'intensité, il convient de prendre en compte comme indicateurs la proximité avec la personnalité et le nombre de personnes concernées par une restriction.<sup>18</sup> En l'occurrence, il s'agit du prénom, du nom, de la date de naissance et de la photo d'une personne et donc de données qui ont un rapport étroit avec la personnalité.<sup>19</sup> Les données biométriques sont ensuite des données sensibles au sens de la protection des données (art. 5 let. c ch. 4 LPD ; § 3 al. 4 let. a ch. 2 IDG/ZH), dont le traitement requiert un examen particulièrement strict.<sup>20</sup> Enfin, des milliers de personnes par jeu sont indistinctement concernées par l'enregistrement. - Une restriction grave des droits fondamentaux nécessite une base dans une loi au sens formel, qui doit en outre être formulée de manière suffisamment précise.<sup>21</sup>

---

<sup>15</sup> Rapport de projet Biglietto+, p. 79 et suivantes.

<sup>16</sup> Cf. BSK BV-EPINEY, art. 36 N 18 ; KIENER/KÄLIN/WYTTENBACH, § 9 N 27.

<sup>17</sup> Il en va autrement du rapport de projet Biglietto+, p. 81.

<sup>18</sup> SCHEFER, p. 26 et suivantes, avec d'autres références. H.

<sup>19</sup> OFK BV-BIAGGINI, art. 13 N 12 ; BSK BV-DIGGELMANN, art. 13 N 33.

<sup>20</sup> KIENER/KÄLIN/WYTTENBACH, § 14 N 56 ; SGK BV-SCHWEIZER/STRIEGEL, art. 13 N 90.

<sup>21</sup> KIENER/KÄLIN/WYTTENBACH, § 9 N 56 ; SCHEFER, P. 29.



- 19 Deuxièmement, outre l'art. 13 Cst., il faut également tenir compte de l'art. 8 CEDH.<sup>22</sup> Celui-ci exige également une base légale lorsque l'Etat intervient dans le droit en question (art. 8 al. 2 CEDH).<sup>23</sup> Selon la pratique de la Cour européenne des droits de l'homme, cela implique que la norme en question soit formulée de manière "prévisible". Selon une jurisprudence constante, la prévisibilité exige qu'elle soit "formulée avec suffisamment de précision pour permettre à tout individu - si nécessaire avec des conseils appropriés - de réguler son comportement". En outre, la loi doit contenir des mécanismes de protection contre les abus et l'arbitraire.<sup>24</sup> Enfin, il existe une jurisprudence spécifique dans le contexte de la conservation de données personnelles dans le but de les utiliser ultérieurement, le cas échéant, à des fins de poursuite pénale. Celle-ci doit être prise en compte indépendamment du fait que les données soient finalement utilisées ou non.<sup>25</sup> La Cour européenne des droits de l'homme exige des règles claires sur le champ d'application et les conditions qui doivent être remplies pour pouvoir ordonner la conservation. En outre, il doit exister des dispositions sur la conservation, la durée de conservation et l'utilisation des données (le cas échéant par des tiers) ainsi que des processus de sécurité et d'effacement des données afin d'exclure autant que possible tout traitement arbitraire et toute utilisation abusive<sup>26</sup>.
- 20 Selon ce qui précède, le principe de légalité des droits fondamentaux exige une base légale pour ordonner la conservation des données des téléspectateurs dans une loi au sens formel. La disposition en question doit en outre être formulée de manière suffisamment claire et fixer les mécanismes de protection contre les abus et l'arbitraire exigés par la Cour européenne des droits de l'homme. En outre, la mesure doit pouvoir être justifiée par un intérêt à intervenir et se révéler proportionnée (art. 36 al. 2 et 3 Cst. ; art. 8 al. 2 CEDH).

---

<sup>22</sup> Voir OFK BV-BIAGGINI, art. 13 N 1 ; CEDH, P.N. c. Allemagne, arrêt n° 74440/17 du 11 juin 2020, points 56 et suivants.

<sup>23</sup> VILLIGER, n. 642 ss ; CEDH, Taylor-Sabori c. Royaume-Uni, arrêt n° 47114/99 du 22 octobre 2002, n. 17 ss.

<sup>24</sup> CEDH, Benedik c. Slovénie, arrêt n° 62357/14 du 24 avril 2018, ch. 125, avec références à la jurisprudence. H. à la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme ; dans la doctrine, par exemple VILLIGER, N 645 et 647 s., "La Cour européenne des droits de l'homme est une institution de droit public.

<sup>25</sup> CEDH (GC), Amann c. Suisse, arrêt n° 27798/95 du 16 février 2000, point 69.

<sup>26</sup> DH (GC), S. et Marper c. Royaume-Uni, arrêt n° 30562/04 et 30566/04 du 4 décembre 2008, paragraphes 99 et 103 ; confirmé par exemple dans Cour eur. 29 mars 2022, n° 86.

### III. Analyse de l'art. 3a, al. 2 du Concordat sur le hooliganisme

#### A. *Exigence de la règle de droit et du niveau de norme suffisant*

21 L'art. 3a al. 2 du Concordat sur le hooliganisme, qui figure sous la rubrique "Autorisation obligatoire", stipule : "Afin de prévenir les comportements violents au sens de l'art. 2, l'autorité compétente peut assortir l'autorisation de charges. Celles-ci peuvent notamment porter sur des mesures architecturales et techniques, sur l'engagement de certains moyens en personnel ou autres par l'organisateur, sur les règles de vente des billets d'entrée, sur la vente de boissons alcoolisées ou sur le déroulement des contrôles d'accès. L'autorité peut notamment déterminer comment l'arrivée et le retour des supporters de l'équipe visiteuse doivent se dérouler et sous quelles conditions l'accès aux enceintes sportives peut leur être accordé".

22 La norme est générale et abstraite et remplit ainsi l'exigence de la règle de droit<sup>27</sup>.

23 Le concordat sur le hooliganisme est une convention intercantonale fixant des règles de droit.<sup>28</sup> Dans la hiérarchie des normes, le droit concordataire prime le droit cantonal législatif et réglementaire (art. 48, al. 5, Cst.).<sup>29</sup> L'art. 3a, al. 2, du concordat sur le hooliganisme a donc un niveau normatif suffisant pour pouvoir constituer la base de restrictions graves des droits fondamentaux.<sup>30</sup>

#### B. *Exigence d'une densité normative suffisante et contenu de la norme*

24 De même, la norme présente en principe une précision suffisante. Il est clair pour quels jeux l'obligation d'autorisation peut être ordonnée et que l'autorisation peut être liée à des charges qui entraînent des restrictions des droits fondamentaux. Toutefois, le texte de la norme ne permet pas de savoir si l'obligation en question, à savoir le stockage des données relatives à la sécurité, est également applicable.

---

<sup>27</sup> Pour plus de détails sur la notion de règle de droit, voir TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, n. 289 ss.

<sup>28</sup> Cf. TSCHANNEN, N 940.

<sup>29</sup> TSCHANNEN, N 932, probablement a. A. Rapport de projet Biglietto+, p. 81.

<sup>30</sup> Cf. ATF 137 I 31 consid. 6.3 p. 45 s. ; KIENER/KÄLIN/WYTTENBACH, § 9 N 57.



données relatives aux spectateurs par les clubs - peut être ordonnée. Il convient donc d'examiner de plus près le contenu de la norme.

25 En d'autres termes, l'art. 3a, al. 2 du concordat sur le hooliganisme doit être interprété avec soin. Pour ce faire, on suit le méthodo-pluralisme reconnu dans la doctrine et la jurisprudence, selon lequel l'interprétation tient compte des éléments grammaticaux, systématiques, historiques et téléologiques.<sup>31</sup>

### 1. Élément grammatical

26 L'interprétation commence par le texte de la norme.<sup>32</sup> Il en ressort que l'autorité compétente peut assortir l'autorisation de jeux de conditions. L'énumération des conditions possibles est exemplative et non exhaustive, comme le montre la double utilisation du terme "notamment".<sup>33</sup>

27 Sont explicitement mentionnées comme conditions possibles "les règles relatives à la vente des billets d'entrée" et les conditions dans lesquelles les supporters de l'équipe visiteuse "peuvent être autorisés à accéder aux installations sportives". En revanche, l'art. 3a, al. 2 du Concordat sur le hooliganisme ne permet pas expressément d'ordonner l'enregistrement des données des spectateurs. Mais la norme n'exclut pas non plus une telle obligation. En conclusion, on pourrait déduire de la formulation qu'une telle obligation est implicitement rendue possible.<sup>34</sup>

28 Enfin, le texte fournit une orientation quant à l'intérêt public poursuivi et à la proportionnalité (art. 36, al. 2 et 3, Cst. ; art. 8, al. 2, CEDH). L'objectif est d'empêcher les comportements violents et de préserver ainsi la sécurité et l'ordre publics.<sup>35</sup> Le caractère potestatif de la norme et l'énumération non exhaustive des conditions possibles permettent une application proportionnée de l'obligation d'autorisation.<sup>36</sup>

---

<sup>31</sup> ATF 145 II 270 E. 4.1 p. 271 s. ; TSCHANNEN, N 153 ss.

<sup>32</sup> ATF 145 II 270 E. 4.1 S. 271.

<sup>33</sup> FLEISCHMANN, N 473 ; KELLER/WERDER, P. 150.

<sup>34</sup> Rapport de projet Biglietto+, p. 83.

<sup>35</sup> ATF 140 I 2 CONSID. 9.3.2 P. 27 ; MEIER, P. 254.

<sup>36</sup> MEIER, P. 255.



## 2. Élément systématique

- 29 En ce qui concerne le contexte de la disposition, il convient tout d'abord de préciser que seuls les matches auxquels participent les clubs de la division supérieure masculine sont en principe soumis à autorisation et peuvent donc être assortis de charges.<sup>37</sup> Les autres matches ne peuvent être déclarés soumis à autorisation que s'il faut s'attendre à ce que la sécurité publique soit menacée dans leur environnement.<sup>38</sup> Il n'est pas nécessaire d'approfondir ce dernier point dans le présent cas.<sup>39</sup>
- 30 Les pouvoirs des autorités chargées de délivrer les autorisations sont définis à l'art. 3a de la Convention sur le hooliganisme, au-delà de l'al. 2 : Premièrement, il est prévu que l'autorité peut ordonner que des pièces d'identité soient présentées à l'entrée et qu'une comparaison soit effectuée avec la banque de données HOOGAN.<sup>40</sup> Deuxièmement, les possibilités dont dispose l'autorité en cas de violation des conditions sont définies.<sup>41</sup>
- 31 L'art. 3b du concordat sur le hooliganisme, qui autorise les fouilles des visiteurs, concerne également les modalités d'accès. FLEISCHMANN estime que l'art. 3a, al. 2 du concordat sur le hooliganisme concernant les conditions de "Cela plaide contre l'admissibilité d'une obligation d'enregistrement des données.
- 32 En outre, l'interprétation systématique doit également tenir compte de la conformité au droit international.<sup>43</sup> Comme nous l'avons vu, la Cour européenne des droits de l'homme a déduit de l'article 8 CEDH qu'une base légale permettant la conservation de données personnelles en vue d'une éventuelle poursuite pénale ultérieure n'est pas encore suffisante. Il doit plutôt exister des règles claires sur le champ d'application et les conditions qui doivent être remplies pour pouvoir ordonner le stockage. En outre, des dispositions relatives à la

---

<sup>37</sup> Art. 3a, al. 1, phrase 1 du Concordat sur le hooliganisme.

<sup>38</sup> Art. 3a al. 1 phrase 2 du concordat sur le hooliganisme. Cf. sur l'obligation d'autorisation FLEISCHMANN, N 469 ss ; MEIER, p. 254 et suivantes.

<sup>39</sup> Voir le point 10 ci-dessus.

<sup>40</sup> Art. 3a, al. 3 du Concordat sur le hooliganisme.

<sup>41</sup> Art. 3a, al. 4 du Concordat sur le hooliganisme.

<sup>42</sup> HOMME DE CHAIR, N 510.

<sup>43</sup> TSCHANNEN, N 156.



Le concordat sur le hooliganisme est totalement muet sur tous ces aspects.

- 33 Un contre-argument pourrait être que les particuliers qui traitent des données personnelles sont soumis à la LPD et que celle-ci constitue un mécanisme de protection. La LPD contient certes des prescriptions générales en matière de protection des données. Mais elle ne s'exprime justement pas sur le champ d'application et les conditions selon lesquelles les autorités peuvent ordonner à des privés de constituer des fichiers en vue d'une poursuite pénale ultérieure. De plus, le concordat sur le hooliganisme ne contient même pas de renvoi à la LPD.<sup>45</sup> Ainsi, les particuliers ne peuvent pas prévoir quelles dispositions de protection des données sont applicables.
- 34 L'élément d'interprétation systématique s'oppose clairement à l'admissibilité d'une obligation de conserver les données des téléspectateurs.

### 3. Élément historique

- 35 Cela vaut également pour les documents. En effet, il ne ressort pas du rapport de la CCDJP sur le complément au concordat sur le hooliganisme que l'art. 3a, al. 2, prévoyait une telle obligation<sup>46</sup>. Au contraire, dans le contexte de l'art. 3a, al. 3 du concordat sur le hooliganisme, il est explicitement indiqué que "les données des certificats d'identité ne sont pas enregistrées", de sorte que "du point de vue de la protection des données, aucun problème ne se pose."<sup>47</sup> Le Tribunal fédéral s'est rallié à cette compréhension et a déclaré : "Lors des contrôles d'accès, l'identité des visiteurs ne doit pas être enregistrée, mais il s'agit d'identifier les personnes qui font l'objet d'une mesure selon le concordat ou d'une interdiction de stade et de les tenir à l'écart de certaines manifestations sportives."<sup>48</sup> La proportionnalité de la restriction de l'accès aux stades est un critère important.

---

<sup>44</sup> Voir ci-dessus, n° 19 s.

<sup>45</sup> Cf. par contre les art. 141 ss. PolG/BE ou § 51 ss. PolG/ZH.

<sup>46</sup> CCDJP, Rapport 2012, p. 19 et suivantes.

<sup>47</sup> CCDJP, Rapport 2012, p. 22.

<sup>48</sup> ATF 140 I 2 CONSID. 9.3.2 P. 27.

KELLER/WERDER en concluent qu'un "contrôle d'identité en vue de la désanonymisation des visiteurs de matches n'entre pas en ligne de compte".<sup>50</sup>

36 Enfin, il ressort des recommandations de la CCDJP relatives à la mise en œuvre du concordat sur le hooliganisme qu'il n'est même pas recommandé aux clubs d'enregistrer les données des spectateurs - en vertu du droit privé.<sup>51</sup> En 2016 déjà, il avait été convenu d'intensifier les efforts "en vue d'identifier et de sanctionner les personnes violentes dans le cadre des matches de football"<sup>52</sup>. Mais dans le même temps, on peut lire dans le rapport : "On renonce jusqu'à nouvel ordre à une comparaison systématique des pièces d'identité des spectateurs avec la banque de données HOOGAN dans les secteurs de supporters"<sup>53</sup>.

37 En conclusion, l'élément d'interprétation historique plaide également clairement contre l'admissibilité d'une obligation de conserver les données des téléspectateurs.

#### 4. Élément téléologique

38 Le but du concordat sur le hooliganisme est de "*prévenir* les comportements violents", ce qui implique des "mesures policières *préventives*".<sup>54</sup> En d'autres termes, le concordat sur le hooliganisme poursuit un objectif préventif, raison pour laquelle il doit être considéré comme relevant du droit policier.<sup>55</sup> L'art. 3a, al. 2, du concordat sur le hooliganisme le répète en ce sens qu'il mentionne la "prévention des comportements violents" comme objectif des obligations. En conséquence, le Tribunal fédéral a constaté que les contrôles d'accès aux installations sportives ont pour but de prévenir les personnes qui font l'objet d'une mesure en vertu du concordat sur le hooliganisme ou de la loi sur la police.

---

<sup>49</sup> ATF 140 I 2 CONSID. 9.3.3 P. 27.

<sup>50</sup> KELLER/WERDER, p. 151 ; voir aussi MEIER, p. 258.

<sup>51</sup> CCDJP, recommandations 2014 ; CCDJP, recommandations 2016.

<sup>52</sup> CCDJP, Recommandations 2016, p. 2.

<sup>53</sup> CCDJP, Recommandations 2016, p. 3.

<sup>54</sup> Art. 1 du Concordat sur le hooliganisme, soulignement ajouté.

<sup>55</sup> ATF 137 I 31 CONSID. 4.4 p. 42 ; confirmé dans ATF 140 I 2 consid. 6.1 p. 16 ; FLEISCHMANN, N 789 ss ; MEIER, p. 265 ss.



d'identifier les personnes interdites de stade et de les tenir à l'écart de certaines manifestations sportives.<sup>56</sup>

39 En revanche, l'enregistrement des données des spectateurs doit permettre d'identifier les personnes violentes à des fins de poursuite pénale. L'objectif est essentiellement répressif, même si la personnalisation des billets doit contribuer à dissuader les personnes de se comporter de manière violente<sup>57</sup>.

40 L'interprétation de l'art. 3a, al. 2, du concordat sur le hooliganisme, conformément au but de cette disposition et de l'ensemble de l'acte législatif, exclut donc les obligations à but répressif. L'élément téléologique plaide contre l'admissibilité d'une obligation d'enregistrer les données des spectateurs.

## 5. Résultat

41 Une interprétation globale de l'art. 3a, al. 2 du concordat sur le hooliganisme montre que cette disposition ne peut pas servir de base pour ordonner aux clubs de conserver les données des spectateurs. Il manque en particulier les prescriptions exigées par la Cour européenne des droits de l'homme sur le champ d'application et les conditions selon lesquelles un tel enregistrement pourrait avoir lieu. Il n'existe pas non plus de dispositions visant à prévenir le stockage arbitraire et/ou l'utilisation abusive des données<sup>58</sup>.

---

<sup>56</sup> ATF 140 I 2 CONSID. 9.3.2 P. 27.

<sup>57</sup> Rapport de projet Biglietto+, p. 82.

<sup>58</sup> Voir ci-dessus, n° 19 s.

#### IV. Réponse à la question et procédure recommandée

42 Il est donc désormais possible de répondre à la question posée au début de l'article : *En vertu de l'art. 3a, al. 2, du concordat sur le hooliganisme, l'autorisation d'un match de football ne peut pas être assortie de l'obligation d'enregistrer les données personnelles des spectateurs auprès des clubs.*

43 Il est fortement déconseillé de procéder de la sorte sans base légale suffisante. Dans les deux arrêts principaux relatifs au concordat sur le hooliganisme, ATF 137 I 31 et ATF 140 I 2, le Tribunal fédéral a examiné de manière critique le concordat sur le hooliganisme et a notamment argumenté en se référant à la CEDH.<sup>59</sup> Il faudrait éviter que le Tribunal fédéral ne reproche à une décision d'imposer la conservation de données d'être contraire à la convention. L'introduction ultérieure d'une base légale suffisante serait ainsi inutilement (encore) plus difficile.

44 Il est recommandé de compléter le concordat sur le hooliganisme par un nouvel alinéa ou un nouvel article sur la conservation des données des spectateurs. A cet égard, il convient de tenir compte non seulement des exigences de la CEDH concernant la base légale, mais aussi de la restriction proportionnée de l'art. 8 CEDH, qui ne sont pas au centre de la présente analyse.

45 La révision d'un concordat auquel participent presque tous les cantons est certainement exigeante sur le plan politique. Mais compléter la section "Mesures contre la violence lors de manifestations sportives" de la LMSI ne serait pas un substitut adéquat. La Confédération n'a pas la compétence d'édicter une législation policière en la matière. Les dispositions introduites dans la LMSI pour l'EURO 2008 étaient à juste titre limitées dans le temps et ont été remplacées par le concordat sur le hooliganisme.<sup>60</sup> Un droit qui n'est pas édicté conformément aux compétences ne serait pas une base légale suffisante pour une restriction des droits fondamentaux.<sup>61</sup>

---

<sup>59</sup> Voir par exemple ATF 137 I 31 consid. 7 p. 49 ss ; ATF 140 I 2 consid. 6 p. 16 ss.

<sup>60</sup> OFK BV-BIAGGINI, art. 57 N 9a ; MOHLER, p. 85 ss.

<sup>61</sup> KIENER/KÄLIN/WYTTENBACH, § 9 N 44 ; SGK BV-SCHWEIZER/KREBS, art. 36 N 22.



## Abréviations

a. A.	d'un autre avis
Alinéa	Alinéa
Art.	Article
éd.	Édition
BE	Berne
ATF	Arrêt du Tribunal fédéral (Recueil officiel)
BSG	Recueil systématique des lois bernoises BSK
	Commentaire bâlois
resp.	respectivement
thèse de doctorat.	Thèse de doctorat
E.	Considérant
CEDH	Cour européenne des droits de l'homme
f.	suivants
ff.	suivant
GK	Grande chambre
Édité par l'éditeur.	Éditeur
CCDJP	Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police
CCPCS	Conférence des commandantes et commandants de police cantonaux
lit.	litera
LS	Recueil de feuilles volantes
avec w. w. H.	avec d'autres références
N	Note (marginale)
No.	Numéro



OFK	Orell Füssli Commentaire
Numéro de référence.	Chiffre marginal
S.	Page
SFL	Ligue suisse de football
CSSS	Commentaire de Saint-Gall
RS	Recueil systématique du droit fédéral
entre autres	entre autres
Le chiffre.	Chiffre
ZH	Zurich



## Répertoire des actes législatifs

### *Droit international et droit fédéral*

BV	Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999, RS 101
LMSI	Loi fédérale du 21 mars 1997 instituant des mesures visant au maintien de la sûreté intérieure, RS 120
LPD	Loi fédérale sur la protection des données du 25 septembre 2020, RS 235.1
CEDH	Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales du 4 novembre 1950, RS 0.101

### *Actes législatifs cantonaux*

	Concordat sur les hooligans Concordat sur les mesures contre la violence lors de manifestations sportives, cf. par exemple la loi sur l'adhésion au concordat sur les mesures contre la violence lors de manifestations sportives du 18 mai 2009 du canton de Zurich, LS 551.19
IDG/ZH	Loi sur l'information et la protection des données du 12 février 2007 du canton de Zurich, LS 170.4
LPol/BE	Loi sur la police du 10 février 2019 du canton de Berne, RSB 551.1
PolG/ZH	Loi sur la police du 23 avril 2007 du canton de Zurich, LS 550.1



### Liste des matériaux et autres sources

CCPCS/SFL (éd.), Rapport de projet "Biglietto+", version finale du 19 décembre 2022 (cit. : Rapport de projet Biglietto+)

CCDJP, Recommandations du 30 juin 2016 concernant l'application du Concordat du 15 novembre 2007 instituant des mesures contre la violence lors de manifestations sportives (version du 10 janvier 2014), édictées par les autorités chargées de délivrer les autorisations conformément à l'art. 13, al. 1, du Concordat, après consultation de la Swiss Football League (SFL) (cité : CCDJP, Recommandations 2016)

CCDJP, Recommandations relatives à la mise en œuvre des mesures prévues par le Concordat instituant des mesures contre la violence lors de manifestations sportives, adoptées par le comité directeur de la CCDJP le 31 janvier 2014 (cité : CCDJP, Recommandations 2014).

CCDJP, Modification du concordat du 15 novembre 2007 instituant des mesures contre la violence lors de manifestations sportives, Rapport de la Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police du 2 février 2012 (cité : CCDJP, Rapport 2012)

## Bibliographie

BIAGGINI GIOVANNI, Constitution fédérale de la Confédération suisse, Commentaire, 2e édition, Zurich 2017 (cit. : OFK BV-BIAGGINI)

EHRENZELLER BERNHARD/EGLI PATRICIA/HETTI PETER/HONGLER PETER/SCHINDLER BENJAMIN/SCHMID STEFAN G./SCHWEIZER RAINER J. (éd.), Die schweizeri- Constitution fédérale suisse, Commentaire saint-gallois, 4e édition, Zurich/St-Gall et Zurich/Bâle/Genève 2023 (cit. : SGK BV-BEARBEITERIN)

FLEISCHMANN FLORIAN SAMUEL, Polizeirechtliche Massnahmen zur Bekämpfung der Gewalt anlässlich von Sportveranstaltungen, Eine systematische Darstellung der Rechtslage im Kanton Zürich, Diss., Zürich/Basel/Genf 2018

KELLER SILVAN/WERDER GREGORI, Zur verfassungskonformen Handhabung des revidierten Hooligan-Konkordats, Sicherheit & Recht 2014, p. 149 ss.

KIENER REGINA/KÄLIN WALTER/WYTTENBACH JUDITH, Droits fondamentaux, 3e éd, Berne 2018

MEIER BENJAMIN, Der Fussballfan : Ein Gewalttäter ?, Prévention et répression face à la violence des supporters, thèse, Zurich/St. Gallen 2017

MOHLER MARKUS H. F., Sicherheitsrecht und Rechtssicherheit bei Sportveranstaltungen (staatliche Sicherheitsmassnahmen, Umfang und Grenzen), in : Oliver Arter/Margareta Baddeley (Hrsg.), Sport und Recht, Sicherheit im Sport, 5e tome, Berne 2008, p. 73 ss.

SCHEFER MARKUS, Die Beeinträchtigung von Grundrechten, Zur Dogmatik von Art. 36 BV, Berne 2006 (en allemand)

TSCHANNEN PIERRE, Staatsrecht der Schweizerischen Eidgenossenschaft, 5e édition, Berne 2021

TSCHANNEN PIERRE/MÜLLER MARKUS/KERN MARKUS, Droit administratif général, 5e édition, Berne 2022

VILLIGER MARK E., Manuel de la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH), avec prise en compte particulière de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme dans les affaires suisses, 3e édition, Baden-Baden et Vienne et Zurich/Bâle/Genève 2020



WALDMANN BERNHARD/BELSER EVA MARIA/EPINEY ASTRID (éd.), Ordonnance fédérale sur la protection des données

Basler Kommentar, Bâle 2015 (zit. : BSK BV-BEARBEITERIN)