



OFT, janvier 2013

Trains de supporters ; modification de la loi sur le transport de voyageurs (LTV)

Consultation

Résumé des résultats

Référence du dossier : 012.21/2013-07-04/164



Référence du dossier : 012.21/2013-07-04/164

Table des matières

1	Généralités	3
2	Prises de position reçues	3
3	Vue d'ensemble	4
4	Evaluation générale	4
5	Réponses aux questions	6
5.1	Question 1	6
5.2	Question 2	7
6	Prises de position sur des dispositions légales particulières	10
6.1	Art. 12, al. 2, LTV	10
6.2	Art. 12a, al. 1, LTV	10
6.3	Art. 12a, al. 2, LTV	11
6.4	Art. 12a, al. 3 et 4, LTV	12
6.5	Art. 12a, al. 5, LTV	13
	Annexe : Liste des prises de position reçues pendant la procédure de consultation	14



Référence du dossier : 012.21/2013-07-04/164

1 Généralités

Le Conseil fédéral a ouvert la procédure de consultation relative à la modification de la loi sur le transport de voyageurs (LTV) le 15 juin 2012. Les milieux intéressés avaient jusqu'au 11 octobre 2012 pour prendre position sur le projet. Le présent rapport rend compte de toutes les prises de position parvenues à l'Office fédéral des transports (OFT) jusqu'au 28 novembre 2012.

82 instances ont été consultées : les 26 cantons ainsi que 4 conférences cantonales, 13 partis politiques, les 3 associations faîtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne, 11 associations économiques et 25 organisations.

25 cantons, la Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police (CCDJP), 6 partis politiques, les associations faîtières des communes et des villes, 4 associations économiques, 12 organisations et 3 personnes intéressées ont participé à la consultation. Dans l'ensemble, 53 prises de position sont parvenues à l'OFT.

La liste complète des destinataires (avec leurs abréviations) et des prises de position reçues se trouve en annexe.

2 Prises de position reçues

	Destinataires total	Réponses	Réponses globales
Cantons / conférences cantonales	30	26 (25 cantons et 1 conférence cantonale)	
Partis politiques	13	6	
Associations faîtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne	3	2	1
Associations économiques	11	4	1
Organisations	25	12	
Autres / prises de position spontanées		3	
Total	82	53	2



3 Vue d'ensemble

Les modifications de la LTV, et notamment l'assouplissement de l'obligation de transporter pour les entreprises de transport, sont approuvées par la majorité des instances consultées. Toutefois, deux fronts s'opposent : les cantons et les entreprises de transport y sont favorables, alors que les organisations les rejettent. La majorité juge la faisabilité du projet de loi difficile. Plusieurs instances consultées demandent de contrôler les supporters sur les quais ou aux accès aux quais, avant même l'entrée dans le train, ce que d'autres estiment irréalisable.

Plusieurs organisations trouvent aussi problématique l'éventuel arbitraire lors du contrôle des supporters, car un supporter n'est pas clairement reconnaissable comme tel. Certains demandent que les familles et les groupes pacifiques puissent continuer à voyager avec les trains réguliers. Environ un tiers des auteurs de prises de position soutient le modèle YB et souhaite faire accompagner les trains spéciaux par des agents d'encadrement des supporters du club visiteur. Beaucoup voient dans le billet combiné une bonne solution.

Les avis favorables à une obligation du club sportif d'affréter un train spécial en général et ceux qui préconisent de n'y obliger que le club visiteur s'équilibrent. Les supporters se sentent davantage liés à leur club, ce que les auteurs de prises de position considèrent comme un argument en faveur du deuxième avis. Mais certains matches ont lieu sur terrain neutre.

L'art. 12, al. 2, LTV, selon certains auteurs de prises de position, ne définit pas assez précisément les notions de santé et d'ordre public. Les entreprises de transport, notamment, souhaitent compléter l'art. 12a, al. 1, LTV. Il s'agit en particulier de la définition des véhicules spéciaux. De plus, elles demandent que l'on rende responsables les clubs des frais de sûreté et de nettoyage supplémentaires.

La responsabilité des clubs envers les dégâts commis dans les trains spéciaux est acceptée en majorité. Certains souhaitent y ajouter la responsabilité civile pour les dégâts commis dans les trains réguliers (à condition qu'un train spécial ait été mis à disposition).

4 Evaluation générale

En principe oui	Non	Pas de position claire / sous réserve
34	8	9



Référence du dossier : 012.21/2013-07-04/164

<i>AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH, CCDJP, CFF, VBZ, BLS, UTP, UVS, PBD, PDC, PEV, PRD, PSS, UDC, LITRA</i>	<i>BL, Swisolympic, ASF, Fancoaching, Referendum BWIS, droits fondamentaux.ch, Centre Patronal, ACS</i>	<i>JU, OW, SG, Pro Bahn, SSP, SEV, USS, SIHF, M. Meinsinger</i>
--	---	---

La grande majorité des cantons plébiscite les modifications de la LTV. Seul BL est clairement opposé au projet. SG cautionne les efforts en vue d'une solution aux problèmes liés au transport en commun de membres d'associations sportives. A son avis, il suffirait d'une réglementation allégée pour obliger les groupements de supporters des clubs sportifs à prendre les trains spéciaux et régler la responsabilité en matière de dommages. Il suffirait de lever l'obligation de transporter pour les supporters et d'obliger les clubs sportifs à affréter un véhicule spécial pour leurs matches invités. AI demande s'il ne faudrait pas durcir la LTV d'une manière générale. Le droit d'être transporté devrait être refusé si une personne se comporte de manière clairement indue, même si cette dernière est en possession d'un titre de transport valable.

Les CFF approuvent les réglementations proposées. Les VBZ cautionnent la direction choisie, mais ils aimeraient laisser voyager les groupes pacifiques dans les trains réguliers. Le BLS est notamment favorable à l'assouplissement de l'obligation de transporter.

L'UTP soutient la modification de l'art. 12a LTV. Pro Bahn ne se défend pas contre l'introduction d'un art. 12a dans la LTV, mais elle estime que les sanctions applicables ne doivent l'être qu'après un examen approfondi, de même qu'avec réserve et modération. Il faut aussi tenir compte des avancées du *fancoaching* et des entretiens entre les villes, la police et les clubs sportifs. L'art. 12a LTV ne doit être appliqué que si les progrès sont inexistantes ou si la situation empire.

La mise à disposition d'un train spécial est également une solution de dernier recours aux yeux du SEV. La menace d'un train spécial doit plutôt renforcer la position des entreprises de transport dans les négociations avec les clubs sportifs afin de trouver un terrain d'entente. Le SEV aimerait fixer en détail, et précisément au niveau de l'ordonnance, les mesures considérées comme suffisantes.

Le SSP et l'USS doutent que la modification de la loi soit à même de maîtriser les risques liés aux supporters vandales. Ils ne la jugent ni proportionnée ni propre à atteindre les objectifs.

Les partis plébiscitent le projet de loi. L'UDC fait toutefois remarquer que celui-ci représente une atteinte considérable à la liberté individuelle.



Référence du dossier : 012.21/2013-07-04/164

Les groupes d'intérêt des associations sportives (Swissolympic, ASF, SIHF, Fancoaching et Referendum BWIS) rejettent la modification de loi d'une même voix. Pour l'ASF, le texte de loi ne parvient pas à répondre aux conditions requises pour un Etat de droit. Elle le juge disproportionné car inapte à atteindre le but visé et elle estime que les mesures qu'il autorise ne sont pas nécessaires en tous points. Swissolympic et Fancoaching conviennent qu'il faut trouver ou poursuivre des ébauches de solution communes. La SIHF aurait souhaité une meilleure coordination entre la CCDJP et la Confédération en matière de discussion sur les trains de supporters.

Droits fondamentaux.ch et Referendum BWIS rejettent résolument la révision de la LTV et estiment que le projet de loi repose sur des indications erronées en matière de dégâts matériels dans les trains de supporters. Selon cette critique, la LTV est une mesure de politique de la sûreté visant à éloigner les personnes indésirables des manifestations sportives ou des gares. Or comme la Confédération n'a pas de compétences policières, il se pourrait que cette nouvelle réglementation soit anticonstitutionnelle. Droits fondamentaux.ch déclare que le concordat hooliganisme fournit déjà suffisamment de possibilités d'éloigner les personnes indésirables des manifestations sportives et conteste que les entreprises de transport puissent refuser de transporter des personnes sans justification formelle ni voie de recours.

L'USAM se prononce pour la modification de la LTV, le Centre Patronal contre. L'USAM y voit une meilleure protection des voyageurs et des collaborateurs des entreprises de transport. Le Centre Patronal demande un remaniement du projet de loi, notamment en ce qui concerne la responsabilité.

5 Réponses aux questions

5.1 Question 1

Estimez-vous qu'il est judicieux de contraindre uniquement les clubs invités, et non les clubs sportifs en général, à affréter un véhicule spécial ?

Un peu plus de la moitié des auteurs de prises de position aimeraient ne contraindre que le club visiteur à affréter un véhicule spécial. Ils estiment que d'une part les supporters se sentent davantage liés à leur propre club, et que d'autre part le club visiteur doit œuvrer au bon déroulement du voyage aller et retour de ses membres. L'autre moitié minoritaire des prises de position souhaite imposer cette obligation aux clubs sportifs en général. Le problème des terrains neutres est souvent évoqué.

Al fait observer que la mise en œuvre n'est pas simple et SO propose une formulation potestative. BS aimerait limiter l'obligation au club visiteur, mais demande une réglementation spéciale pour les matchs sur terrain neutre. SG pense qu'une solution possible est l'implication de ces deux clubs au



Référence du dossier : 012.21/2013-07-04/164

sens d'une obligation d'affréter ensemble un train spécial. Cette règle devrait également comporter une obligation d'informer la police afin de garantir un dispositif de sûreté optimal.

A l'exception du PBD, les partis politiques sont d'accord pour n'imposer l'obligation qu'au club visiteur. Pour le PBD, le terme de « club visiteur » restreint les options en cas de grandes manifestations sans club visiteur proprement dit. L'obligation d'affréter un train spécial ne serait pas possible.

L'ASF et droits fondamentaux.ch aimeraient n'imposer l'obligation qu'au club visiteur car, comme on peut s'y attendre, seuls les supporters des clubs visiteurs viennent de l'extérieur en TP et parce que la pratique en usage jusqu'ici a fait ses preuves.

Centre Patronal requiert pour les entreprises de transport une disposition qui offre directement aux supporters une option de transport en dehors de l'exploitation régulière.

L'UVS fait observer que l'autorisation est donnée au club recevant, mais que la question du voyage aller et retour concerne le club visiteur. La question de la responsabilité juridique des clubs et les moyens de la faire respecter ne lui semblent pas encore clairs.

Seulement les clubs visiteurs	Clubs sportifs en général	Pas de position univoque
19	15	4
<i>AI, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, TG, PDC, PEV, PRD, PSS, ASF, droits fondamentaux.ch, Centre Patronal, USAM</i>	<i>AG, BE, BL, SH, SZ, TI, ZG, ZH, CFF, VBZ, UTP, LITRA, SSP, USS, PBD</i>	<i>SO, VD, Centre Patronal, UVS</i>

5.2 Question 2

Comment évaluez-vous le potentiel de mise en œuvre des mesures proposées, ou plus concrètement : comment peut-on faire en sorte que les supporters exemptés du droit d'être transportés soient bel et bien exclus des moyens de transport réguliers prévus à l'horaire ?

Sur 47 prises de position reçues, 26 considèrent que les mesures proposées sont difficilement praticables voire irréalisables. Seules quelques-unes formulent des propositions sur les moyens



Référence du dossier : 012.21/2013-07-04/164

d'exclure des personnes dans les cas où l'obligation de transporter serait levée. Pour AG, BE et SO, l'introduction d'une **banque de données** ou d'un registre analogue à celui des voyageurs sans titre de transport valable est une option permettant de recenser ou de reconnaître les supporters pour lesquels l'obligation de transporter n'est plus valable. Plusieurs instances consultées (BE, GR, SO, PBD) jugent que l'application des mesures n'est possible qu'à la condition que **les groupes de personnes soient déjà contrôlés sur le quai ou à l'accès aux quais**, quoique d'autres (AG, Fancoaching, droits fondamentaux.ch) rejettent explicitement cette option. AG et BE supposent que cette mesure n'entraînera pas de surcoûts pour les cantons et les communes. BL, JU, SH, SO, TG et ZH ainsi que les CFF, VBZ, LITRA, la CCDJP, l'UVS, le PRD et Fancoaching estiment que c'est en fin de compte la police ou la police des transports qui doivent appliquer les mesures. BL considère que cela n'est pas faisable avec les ressources disponibles actuellement et LU, droits fondamentaux.ch, Fancoaching et Referendum BWIS craignent des coûts supplémentaires.

Le **modèle YB** ou l'idée que des agents d'encadrement voyagent avec les supporters dans les trains spéciaux et que les clubs sportifs collaborent avec les entreprises de transport et concluent des conventions obtient un large assentiment (BL, JU, NW, OW, SO, TI, VBZ, SSP, USS, SEV, Fancoaching, droits fondamentaux.ch, PSS, ACS). Plusieurs instances consultées recommandent de suivre le modèle YB qui fonctionne bien.

13 instances consultées sont d'avis qu'il pourrait y avoir, dans la pratique, des **problèmes de délimitation** entre supporters pacifiques et supporters enclins à la violence. Swisssport, la SIHF, l'UVS et droits fondamentaux.ch demandent quelle est la définition des groupes de supporters. BS, droits fondamentaux.ch et Referendum BWIS craignent également qu'une application arbitraire de la disposition soit possible. FR se demande dans ce contexte qui contrôlera les billets.

GL, LU, NW, OW, SG, ZG et l'UVS aimeraient créer davantage d'**incitations** à l'utilisation volontaire des trains spéciaux. Certains proposent une réduction symbolique du prix du billet combiné et une priorité des trains de supporters sur le réseau ferroviaire afin que les trains circulent non-stop jusqu'à destination. L'UVS et Fancoaching s'attendent à davantage de débordements si les restrictions de transport sont trop sévères.

Pour BL, BS, SH et SG ainsi que pour le Centre Patronal, le **billet combiné** transport et entrée au stade (exclusivement) dans le secteur visiteur est un moyen approprié d'exclure les supporters du transport de l'horaire régulier. Fancoaching écrit toutefois que l'introduction d'un billet combiné pour les supporters bien organisés peut être perçue comme une incitation à contourner cette réglementation. Le match GC-Basel de juillet 2012 est cité à titre d'exemple. L'USS fait également remarquer que les mesures restrictives canaliseront les supporters vers les courses de l'horaire régulier. SG ajoute qu'il apprécie en principe l'introduction d'une telle obligation, mais doute que la LTV soit l'acte normatif adéquat pour cela. Il préférerait que cette obligation soit fixée dans le contexte de la révision du concordat hooliganisme. M. Meisinger propose, pour que les grands secteurs



Référence du dossier : 012.21/2013-07-04/164

visiteurs des stades ne soient pas les seuls à profiter des réductions, que tous les clubs acquièrent des billets forfaitaires pour les déplacements à l'extérieur au prix de CHF 22.00 ou de CHF 44.00 auprès de l'UTP et qu'ils les vendent aux supporters sur présentation de leur billet de match extérieur.

Pour LU, le projet de loi montre trop peu comment appliquer les dispositions ; LU demande que l'on empêche que des supporters se rabattent sur d'autres secteurs du stade à la suite d'un voyage aller avec les trains de l'horaire régulier. De plus, LU estime que le projet de loi doit être muni d'une base permettant soit à la police de facturer ses dépenses supplémentaires aux CFF, soit de faire appel à la police des transports.

LITRA propose que le droit d'être transporté soit lié au respect de la prescription officielle relative au voyage aller et retour. L'autorisation pour un match à risque doit être subordonnée à la condition que les supporters visiteurs voyagent à l'aller et au retour selon les instructions des autorités.

Le SSP, l'USS et droits fondamentaux.ch sont d'avis que pour les **agents de train**, l'application des mesures représente un problème insoluble et une tâche inacceptable. Le SEV propose en sus, pour le cas où le train spécial doit être imposé par l'entreprise de transport, d'élaborer une proposition praticable de mise en œuvre en collaboration avec le personnel des TP concerné. Il se demande également quelles transformations dans les trains pourraient augmenter la sécurité du personnel. L'ASF estime également que les entreprises de transport ne disposent pas de personnel adéquat pour appliquer les règles en dernière instance.

L'UVS, le PSS et droits fondamentaux.ch demandent que les groupes pacifiques reconnaissables puissent toujours voyager avec les liaisons régulières.

L'ASF demande que l'on entame très tôt le dialogue avec les clubs, et déclare que même une loi d'application doit correspondre aux exigences de l'Etat de droit.

L'ACS demande à la Confédération de développer une stratégie collective avec des mesures d'application concrètes, en adoptant une approche globale et avec le concours des clubs sportifs, des entreprises de transport, de la Confédération, des cantons et des communes, ce qui permettra de garantir la sûreté publique avant, pendant et après les manifestations sportives, et d'éviter efficacement les dégâts matériels et les débordements.



6 Prises de position sur des dispositions légales particulières

6.1 Art. 12, al. 2, LTV

Le SSP, le SEV, l'USS, l'ASF et droits fondamentaux.ch se prononcent contre le nouvel art. 12, al. 2, LTV en soulignant que les termes de santé et d'ordre public ne sont pas définis clairement. C'est pourquoi l'UVS demande que l'on précise encore les raisons de santé pertinentes afin de restreindre l'obligation de transporter. Un particulier fait par ailleurs observer que l'interprétation excessive de la disposition en matière de resquilleurs notoires n'aurait aucune chance devant un tribunal. Le PSS soutient l'objectif lié à la révision de pouvoir lever l'obligation de transporter pour des raisons de sûreté policière, mais en ajoutant que la disposition ne doit être appliquée que de manière extrêmement restrictive et seulement dans des cas clairement motivés. Il propose encore de remplacer l'expression « de sécurité ou d'ordre public » par « de sécurité publique », afin que l'exclusion du transport ne touche pas des personnes ou des groupes de personnes pour des raisons politiques.

6.2 Art. 12a, al. 1, LTV

GR demande que les dispositions concernant la commande de trains spéciaux par des tiers ou par des entreprises de transport et la responsabilité qui en résulte soient appliquées avec le plus de modération possible et qu'elles soient en principe limitées aux manifestations à risque.

Afin d'éviter des débordements dans les villes, VD est d'avis que les entreprises de transport devraient inclure dans le billet combiné le transport entre la gare et le stade.

Les CFF proposent d'introduire à l'art. 12a, al. 1, let. b, en plus d'un « moyen de transport non prévu à l'horaire » des « voitures supplémentaires munies d'un marquage spécial ». Dans la pratique, pour les petits groupes, ils n'emploient que des voitures isolées. De plus, une entreprise de transport devrait pouvoir refuser d'acheminer des supporters jusqu'à une manifestation sportive par une course régulière s'ils ne respectent pas l'itinéraire ou l'horaire désigné par l'autorité d'approbation de la manifestation sportive. On établirait ainsi un lien quant au fond avec le concordat CCDJP.

Les VBZ aimeraient compléter le texte de loi par la phrase suivante : « Si un transport non prévu à l'horaire est proposé aux supporters ou au club sportif et si des supporters enclins à la violence n'en font pas usage, l'entreprise peut interrompre l'exploitation de certaines courses sur les lignes à risque. » et fixer une procédure ad hoc dans l'ordonnance.

Pour l'UVS et les VBZ, il est important de régler également le transport après la manifestation. Ils demandent de compléter l'art. 12a, al. 1 par « ...le transport à destination et au retour d'une manifestation sportive ... ».



Référence du dossier : 012.21/2013-07-04/164

LITRA et la CCDJP estiment qu'il faut compléter le texte de loi par « des offres supplémentaires en service régulier spécialement signalées comme telles ». La CCDJP aimerait éviter que des personnes interdites de stade voyagent dans les trains spéciaux. L'USS en revanche préconise que les personnes interdites de stade voyagent dans les trains de supporters, sans quoi il y aurait des échauffourées dès la montée dans le train.

Swissolympic ne voit pas pourquoi les modifications de la LTV seraient applicables en général à tous les sports. De ce fait, des sports sans risque de conflit subiraient des restrictions. La SIHF estime que la dimension de la violence est bien moindre dans le hockey sur glace que dans le football. Elle refuse donc que l'utilisation d'un train spécial soit également obligatoire pour les supporters de hockey sur glace.

L'ASF trouve problématique que le projet de loi ne fasse pas de différence entre les supporters auteurs de troubles et ceux dont le comportement est correct.

L'UTP aimerait compléter l'art. 12a, al. 1, let. a par « ... un contrat d'affrètement (...) sur toute la chaîne de transport » et l'art. 12a, al. 1, let. b par « ... de les transporter sur toute la chaîne de transport par un moyen de transport non prévu à l'horaire ou supplémentaire sur... ».

M. Meisinger propose de préciser l'art. 12a, al. 1, de sorte que cette réglementation soit valable pour les déplacements à l'extérieur de supporters organisés et reconnaissables. Cela permettrait d'expulser des trains réguliers de petits groupes organisés de supporters qui ne se comporteraient pas correctement. Les familles et autres « simples » supporters ne seraient pas concernés.

Le Centre Patronal demande de supprimer l'art. 12a, al. 1, let. b.

6.3 Art. 12a, al. 2, LTV

BS et JU sont d'avis que le prix d'un billet de train spécial doit être inférieur au prix normal. Pour BS, il reste toutefois à trouver comment les manques à gagner des entreprises de transport doivent se régler et qui doit les prendre en charge en fin de compte.

LU demande que le texte de loi soit complété. En cas de dégâts avérés commis par des supporters dans des moyens de transport réguliers, les clubs devraient être tenus de rembourser les dommages.

Les CFF ne trouvent pas logique de réglementer une partie des coûts supplémentaires et pas l'autre. Ils proposent de compléter comme suit le texte de loi par un art. 12a, al. 2^{bis} (nouveau): « Le club sportif rembourse à l'entreprise les surcoûts de sûreté et de nettoyage dus au transport des supporters par des courses non prévues à l'horaire ou dans des voitures supplémentaires à marquage spécial. » SZ et LITRA s'associent à cette proposition.



Référence du dossier : 012.21/2013-07-04/164

Pour le PSS, en plus du prix, le caractère événementiel des trains spéciaux contribue à cimenter le groupe : les supporters ont ainsi tendance à mieux accepter en règle générale ces trains spéciaux. Cette expérience positive doit être exploitée dans la communication d'entreprise.

Pour l'ASF, le commentaire du rapport explicatif selon lequel un club ne doit pas exiger des supporters des tarifs plus élevés qu'en trafic régulier est en contradiction avec le principe de la liberté de contrat.

6.4 Art. 12a, al. 3 et 4, LTV

AG, SO et SZ ainsi que le SSP, le PDC et le PSS sont explicitement favorables à ce que les clubs sportifs assument la responsabilité des dégâts. Les VBZ et l'UVS aimeraient imputer, en plus des dégâts, d'éventuels coûts supplémentaires attestés. OW, le SEV et l'UTP demandent en sus d'étendre le champ d'application des dispositions sur la responsabilité aux courses de l'horaire régulier, à condition qu'un service spécial ait été proposé. Les CFF aimeraient aussi ajouter dans la disposition les « voitures supplémentaires à marquage spécial ».

Le PEV pourrait envisager l'introduction d'une taxe sur les billets de trains spéciaux et GR souhaiterait examiner l'instauration d'un cautionnement ou d'une assurance obligatoire pour le club visiteur en cas de matches à risque. BS constate que l'état de faits de responsabilité équivaut à une responsabilité causale, car le club visiteur qui n'a commis aucune faute propre ne peut s'en décharger, tant pour un train spécial que pour un train affrété, que par une preuve à décharge difficile à constituer.

Le PRD, l'ASF, Fancoaching et le Centre Patronal se prononcent contre une disposition relative à la responsabilité. Le PRD propose en lieu et place que des tribunaux express obligent plus rapidement et plus efficacement les délinquants à assumer leur responsabilité. Swissolympic et l'ASF demandent quelle instance décide des mesures préventives qui s'imposent suivant les circonstances et le Centre Patronal demande que les dispositions requises soient inscrites dans la LTV. L'ASF émet une critique : le fait que le véhicule a été commandé par le club ou mis à disposition par l'entreprise de transport n'étant pas pris en compte, il n'engage donc pas la responsabilité. Une réglementation légale devrait pouvoir s'appuyer sur une cause de droit public. TI et TG font observer que l'art. 12a, al. 4, LTV ne sera pas simple à appliquer. Fancoaching craint également que d'éventuelles mesures exagérées des clubs sportifs (afin de se dégager de la responsabilité) renforcent les sujets de confrontation et qu'elles aient une influence négative sur les rapports entre association et supporters, rapports importants dans la prévention de la violence.

JU estime que cette mesure requiert une disposition concrète qui détermine quelle institution administre la preuve. VD demande que les mesures soient également valables pour le transport entre la gare et le stade. Dans les trains spéciaux pour les matchs de hockey sur glace, des



Référence du dossier : 012.21/2013-07-04/164

accompagnants du personnel de sécurité de l'équipe invitée sont toujours sur place. Pour la SIHF, une telle mesure doit suffire à se prémunir contre des actions en dommages-intérêts.

6.5 Art. 12a, al. 5, LTV

Les VBZ et l'UVS proposent une modification du texte de loi avec pour motivation que la possibilité d'une obligation de supporter les coûts de personnel supplémentaire etc. doit être réservée : « ..., l'obligation de supporter les coûts et ... »

L'ASF fait observer qu'un conflit de compétence positif est construit entre le texte du concordat et le texte de loi proposé. Selon la teneur du concordat, l'autorité compétente détermine le type et la méthode des contrôles avant l'embarquement dans les transports de supporters, alors que dans l'article proposé c'est le contrat d'affrètement ou le contrat de billet combiné. Cela signifie que l'al. 5 de l'art. 12a LTV proposé abrogerait formellement les art. 3a, al. 2 et 3 du concordat.



Référence du dossier : 012.21/2013-07-04/164

Annexe : Liste des prises de position reçues pendant la procédure de consultation

Abréviation	Expéditeur
1 cantons	
AG	Canton d'Argovie
AR	Canton d'Appenzell-Rhodes extérieures
AI	Canton d'Appenzell-Rhodes intérieures
BL	Canton de Bâle-Campagne
BS	Canton de Bâle-Ville
BE	Canton de Berne
GE	Canton de Genève
GL	Canton de Glaris
GR	Canton des Grisons
FR	Canton de Fribourg
JU	Canton du Jura
LU	Canton de Lucerne
NE	Canton de Neuchâtel
NW	Canton de Nidwalden
OW	Canton d'Obwalden
SH	Canton de Schaffhouse
SZ	Canton de Schwyz
SO	Canton de Soleure
SG	Canton de St-Gall
TG	Canton de Thurgovie
TI	Canton du Tessin
VD	Canton de Vaud
VS	Canton du Valais
ZU	Canton de Zoug



Référence du dossier : 012.21/2013-07-04/164

ZH	Canton de Zurich
CCDJP	Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police
2 Partis	
PBD	Parti bourgeois-démocratique suisse
PDC	Parti démocrate-chrétien suisse
PEV	Parti évangélique suisse
PRD	Parti radical démocratique suisse
PSS	Parti socialiste suisse
UDC	Union démocratique du centre
3 Associations faitières nationales des communes, des villes et des régions de montagne	
ASC	Association des Communes Suisses
UVS	Union des villes suisses
4 Associations faitières nationales de l'économie	
	Centre Patronal
Sec Suisse	Société suisse des employés de commerce
USS	Union syndicale suisse
USAM	Union suisse des arts et métiers
5 Organisations	
BLS	Chemin de fer Berne-Loetschberg-Simplon
	droits fondamentaux.ch
	Fancoaching Suisse
LITRA	Service d'information pour les transports publics
	Pro Bahn
	Referendum BWIS
CFF	Chemins de fer fédéraux
SEV	Syndicat du personnel des transports
SIHF	Schweizerischer Eishockey-Verband / Swiss Ice Hockey Federation



Référence du dossier : 012.21/2013-07-04/164

ASF	Association suisse de football / Swiss Football League
	Swissolympic
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
UTP	Union des transports publics
SSP	Syndicat suisse des services publics
6 Particuliers	
	M. Meisinger