

Prise de position dans le cadre de la consultation "Transport de supporters; modification de la loi sur le transport de voyageurs (LTV)"

Madame, Monsieur,

Votre correspondance du 15 juin 2012, nous invitant à prendre position sur l'objet cité sous rubrique, nous est bien parvenue et nous vous en remercions. Cette proposition de modification de la LTV a retenu notre meilleure attention et nous vous transmettons, par la présente, notre prise de position en la matière.

De manière globale, le gouvernement cantonal neuchâtelois salue la volonté du Conseil fédéral de renforcer les dispositions relatives au transport des supporters de clubs sportifs. Il est indéniable que ces adaptations sont rendues nécessaires par l'évolution des événements violents survenus. La sécurité des voyageurs doit en effet être améliorée, tout comme la prévention des dégâts matériels et la sécurité d'exploitation en général (limiter les perturbations du réseau ferroviaire).

Force est cependant de constater que si les mesures proposées doivent permettre de circonscrire les problèmes des supporters violents, elles ne suffiront pas à résoudre la problématique complexe du hooliganisme. Dans ce sens, la coordination dans le cadre du "concordat instituant des mesures contre la violence lors de manifestations sportives", adopté par la Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police (CCDJP), est plus que jamais indispensable.

S'agissant de l'assouplissement de l'obligation de transporter, nous estimons que cette mesure est tout à fait indiquée. Nous soutenons donc sans réserve cette adaptation de la législation. La situation actuelle n'est plus satisfaisante à plusieurs niveaux: les dégâts matériels et nettoyages occasionnés par les supporters ont été chiffrés par les CFF à 3 millions de francs par an, la sécurité des voyageurs n'est plus assurée et les entreprises de transport ont une responsabilité face à la sécurité de leur personnel.

L'expérience réalisée avec la mise en place de trains spéciaux incite à poursuivre — et renforcer — cette voie d'action. En effet, pour la saison de football 2010/2011, les CFF ont affrété 130 trains spéciaux et transporté 60.000 supporters. Le projet des CFF de transformer les trains spéciaux a été évalué avec attention. Il en ressort que les mesures proposées sont à même d'améliorer la sécurité des usagers, du personnel et de l'exploitation en général.

Le projet de combiner le titre de transport avec le billet d'entrée à la manifestation (billet combiné) constitue une mesure utile pour inciter les supporters à utiliser les moyens de transport spécifiquement mis en place pour la rencontre sportive. Toutefois, une telle mesure déploierait davantage d'effets si la vente du billet d'entrée était précédée d'un contrôle préalable de l'identité en lien avec la base de données HOGAN. Ainsi, un billet d'entrée incluant le transport ne serait vendu qu'aux personnes qui ne font pas l'objet d'une mesure d'interdiction (de périmètre et/ou de stade). Un tel procédé constituerait un premier filtre qui permettrait d'exclure d'emblée tous les auteurs de troubles connus.

La problématique du tarif préférentiel pour les courses spéciales ne doit pas être minimisée. En effet, plusieurs points positifs peuvent être relevés: incitation à utiliser les transports spéciaux plutôt que les courses régulières, moindre coût en cas de vandalisme par du matériel roulant approprié, incitation à utiliser les transports publics plutôt que la voiture. Il ne faut cependant pas négliger le signal négatif qui pourrait être perçu par les usagers réguliers du type "les personnes qui se comportent mal sont récompensées par un tarif plus bas". Toutefois, une communication attentive doit permettre de pallier à cet inconvénient.

Notons encore que le système de trains spéciaux et de billets combinés connaît un bilan positif dans les pays européens qui l'appliquent déjà (Pays-Bas, Belgique, Grande-Bretagne, Allemagne).

En ce qui concerne la responsabilité civile des clubs sportifs, celle-ci est indispensable dans le sens où elle constitue indéniablement un moyen efficace pour responsabiliser d'avantage les clubs face aux actes commis par leurs supporters. La possibilité laissée de se dégager de cette responsabilité si le club a pris toutes les mesures pour éviter les dommages permet de fixer un cadre raisonnable. De plus, l'application de cette responsabilité aux seuls trains spécialement affrétés est tout à fait cohérente avec le champ d'action du club. Le gouvernement soutient donc sans réserve cette mesure nouvellement introduite dans la LTV.

Le gouvernement neuchâtelois a évalué avec attention les implications financières du projet de modification de la LTV. Les mesures proposées n'impliqueront pas de frais supplémentaires pour les cantons et les communes. Un retour positif pourrait même être observé si les effets attendus sont pleinement déployés, par une baisse des coûts non couverts des entreprises de transport en lien avec une baisse du vandalisme. S'agissant du coût en lien avec la sécurité policière, le rapport du Conseil fédéral évoque une éventuelle diminution de la charge pour les cantons et les communes. Cet aspect n'est pas confirmé par notre analyse et devra être évalué globalement dans le cadre de la CCDPJ.

Nous notons avec satisfaction que les CFF approuvent les mesures incluses dans la modification de la LTV. Nous relevons qu'à Neuchâtel, les entreprises de transport concernées par la présente modification sont principalement CFF, BLS et TransN.

Pour clore cette prise de position, nous vous invitons à prendre en compte nos considérations en réponse aux deux questions posées dans votre correspondance.

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

La proposition de contraindre uniquement les clubs visiteurs à affréter un véhicule spécial ne semble pas poser de problème particulier. En effet, dans la pratique, c'est effectivement principalement les supporters visiteurs qui sont amenés à se déplacer, générant les problèmes potentiels soulevés précédemment.

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?

En premier lieu, le titre de transport à prix préférentiel proposé dans le billet combiné constitue un moyen d'incitation pour que les supporters voyagent effectivement avec les transports spécifiquement affrétés pour eux. Ensuite, l'application de l'exclusion des moyens de transports réguliers échoit, en toute logique, à la police ferroviaire. En effet, tout comme dans le cas de la responsabilité civile, les usagers des trains à l'horaire sortent du champ d'action des clubs sportifs; il est donc difficile d'imaginer qu'ils puissent être en charge de veiller à la bonne application des règles en vigueur.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos préoccupations, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de notre parfaite considération.

Neuchâtel, le 1^{er} octobre 2012

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président,
P. GNAEGI

La chancelière,
S. DESPLAND