

«Un acte de vandalisme et d'inconscience»

RAIL Selon les premières investigations, la perturbation du trafic ferroviaire à Lausanne est le fait de supporters du Servette FC. Les CFF ont déposé plainte et le club grenat condamne un «acte inacceptable». La pyrotechnie prend une ampleur inquiétante

LORÈNE MESOT
ET PASCALE BURNIER

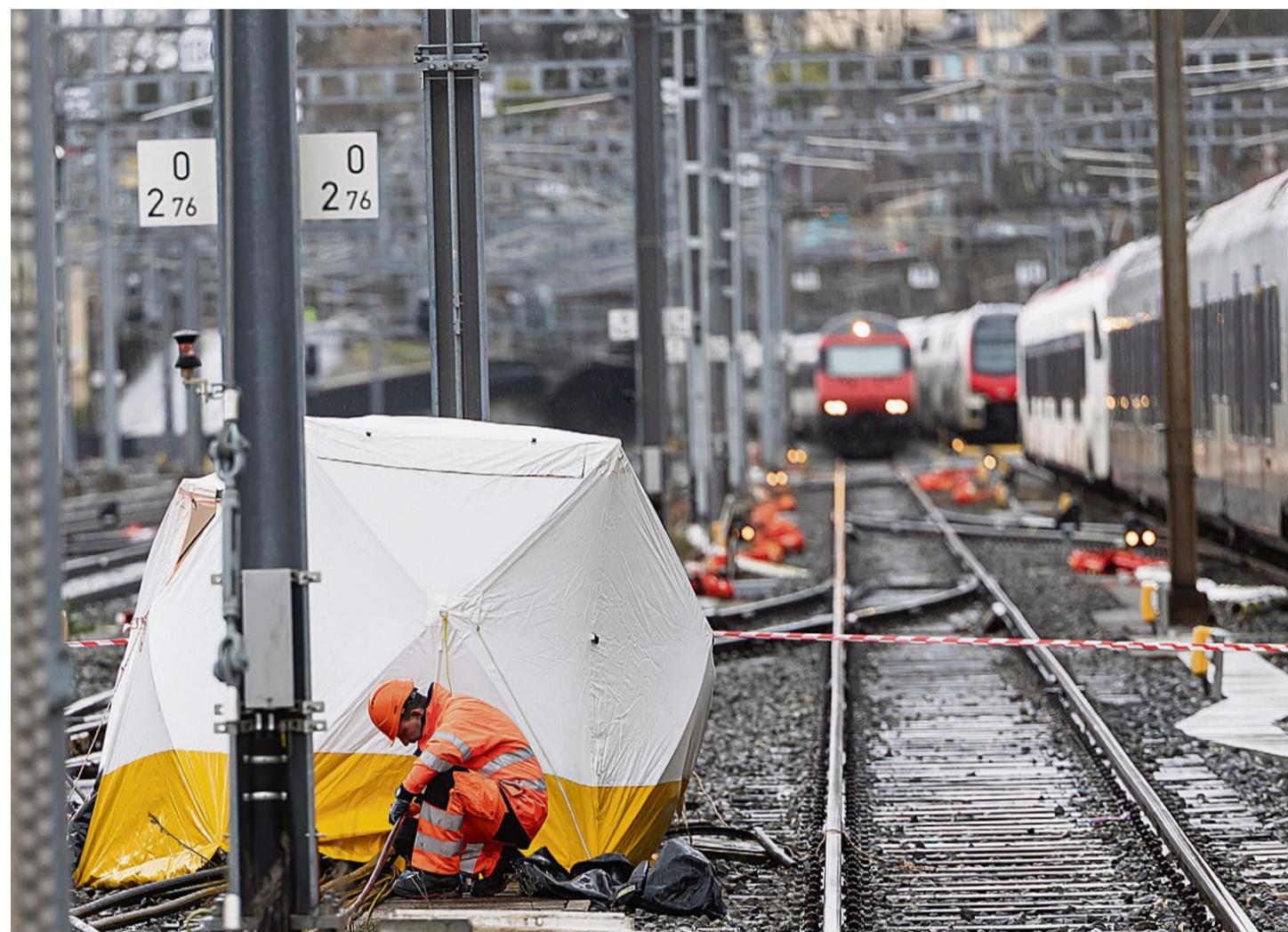
«Le Département des institutions et du numérique rappelle que les violences liées aux manifestations sportives ne sauraient être tolérées.» Lundi 9 février, il y a juste une semaine, le canton de Genève envoyait un message clair aux supporters les plus zélés du Servette FC, annonçant des mesures policières administratives à l'encontre de 27 d'entre eux. Vingt-quatre interdictions de périmètre d'une durée allant d'un à trois ans et trois obligations de se présenter à la police lors des matchs étaient décrétées. Ces décisions – huit font l'objet de recours – font suite aux violences survenues entre deux groupes ultras, du même camp, en juillet à Genève: la Section Grenat et Les Plus Malins. Les premiers avaient cherché à interdire l'accès aux trains spéciaux aux seconds en amont d'un match à Berne.

«Ce n'est pas la première fois que les CFF déposent plainte pour des problèmes liés à des supporters»

DAVID FATTÉBERT, DIRECTEUR RÉGIONAL DES CFF POUR LA SUISSE ROMANDE

Dimanche soir, alors que des procédures pénales ont été engagées pour des faits de rixe et d'émeute, des fans du club grenat se rappellent au bon souvenir des autorités, de la plus mauvaise des façons. De retour du derby lémanique de Super League de football entre le Lausanne-Sport et le Servette FC, un ou plusieurs Genevois ont, selon «de premières investigations», lancé un engin pyrotechnique sur les voies, endommageant une quarantaine de câbles.

Bilan de la rencontre: une égalité entre Lausanne et Genève (3-3), mais, surtout, une perturbation d'une ampleur rare sur le trafic ferroviaire. Ainsi qu'une nouvelle affaire, très mal venue, pour le Servette FC. «Les causes semblent assez claires: il s'agit d'un acte de vandalisme et d'inconscience qui a conduit à cette situation très regrettable», a tempêté David Fattébert, directeur régional des CFF pour la Suisse romande, face aux médias lundi dans la matinée. L'après-midi, le Servette FC a condamné



Une quarantaine de câbles, contenant plusieurs dizaines de fils, ont été touchés à la gare de Lausanne. (16 FÉVRIER 2026/CYRIL ZINGARO/KEYSTONE)

«avec la plus grande fermeté cet acte inacceptable».

Il s'agirait d'un acte isolé et non coordonné, note le club, qui indique vouloir «tout mettre en œuvre pour collaborer avec les CFF et les autorités compétentes» afin que la lumière soit faite sur les événements et que l'auteur du lancer réponde de ses actes devant la justice. «Si les faits sont avérés, c'est un acte gratuit de vandalisme qui donne une mauvaise image du club», réagit un membre des «Enfants du Servette», un blog qui suit l'actualité du club grenat.

Allumer une torche dans le train

Le supporter, présent au match dimanche – mais qui n'est ni arrivé ni reparti avec le convoi –, rappelle que «la problématique ne concerne pas que Servette: c'est la même chose lorsque certains supporters de Bâle vont en centre-ville à Sion et agressent des passants». De fait, en juin, le Ministère public valaisan a condamné un supporter bâlois qui avait tabassé un jeune qui filait le cortège des ultras avant un match.

Reste maintenant à identifier le ou les coupables. Environ 750 supporters, de profils très divers, étaient présents dans le train dimanche soir. La rame n'était pas neuve, les fenêtres pouvaient s'ouvrir. «Ce n'est pas la première fois que les CFF déposent plainte pour des problèmes liés à des supporters. Mais cela débouche rarement sur des poursuites car il est très difficile d'identifier les fautifs», explique David Fattébert. Pourquoi ne pas utiliser la vidéo-surveillance? «Dans les trains équipés de caméras, les supporters collent systématiquement des stickers sur ces caméras.»

Les trains pour supporters, fruit d'un accord entre la Swiss Football League (SFL) et les CFF, ont été mis en place il y a plusieurs années. Ils permettent aux spectateurs de se rendre aux matchs sans changement, de désengorger les trains réguliers et de maintenir les fans des deux équipes adverses à distance. La coordination se fait directement entre les clubs et les CFF. Généralement, les usagers peuvent laisser leurs affaires sur les sièges durant le match, le train restant en gare.

Julien* a emprunté ces trains durant plusieurs années. Les premiers wagons sont réservés à la Section Grenat, puis aux autres groupes de supporters. Suivent les spectateurs lambda et, enfin, les familles. «C'est souvent très convivial. Dans la rame, il y a un coin fondue, un coin grillades, de la musique, ça fume», explique le Genevois. La Section Grenat vend des autocollants, des paninis et de la sangria. «La Section a un stock de torches et de fumigènes à disposition pour ses membres et ses sympathisants, souvent des jeunes qui aspirent à intégrer le groupe, dit-il. J'ai déjà vu un adolescent allumer une torche dans le train, un membre de la Section l'a bien engueulé. Pour eux, c'est compliqué: tout le monde peut se procurer le matériel, mais s'il y a un problème, ce sont eux qui prennent. Ils n'ont rien à y gagner.» Nul doute, estime-t-il, que la Section Grenat recherche activement l'auteur des faits.

Pas de policiers à bord

En août dernier, le club grenat avait supprimé ces trains spéciaux, à la suite des affrontements entre la Section Grenat et Les

Plus Malins. Il les a repris en octobre. Le club soulignait alors dans son communiqué que «l'organisation et la responsabilité opérationnelle de ces trains spé-

«Ce sont des feux qui brûlent à plus de 1000 ° et qu'on ne peut pas éteindre avec de l'eau»

LUCIEN VALLONI, PRÉSIDENT DU SYNDICAT SUISSE DES FOOTBALLEURS PROFESSIONNELS

ciaux relèvent des CFF» et que «le Servette FC ne saurait être tenu seul responsable d'éventuels incidents pouvant survenir en marge de ces convois».

Plusieurs engins pyrotechniques auraient été utilisés dans le train dimanche soir, selon le personnel à bord, a fait savoir David Fattébert. «Le personnel a réagi rapidement pour les faire éteindre. Aujourd'hui, nous

n'avons que des dégâts matériels, mais il aurait pu y avoir des dégâts humains.» A bord du train, pas de policier mais des contrôleurs CFF spécialement formés, ainsi que des membres des clubs employés expressément pour faire «un travail de modérateur», précise encore Jean-Philippe Schmidt, porte-parole des CFF.

La police genevoise, elle, explique que lors de chaque match du Servette FC à domicile et à l'extérieur, «des spotters [des agents spécialisés de la scène ultra de football et de hockey, ndlr] appartenant à la police genevoise sont présents pour l'identification des éventuels auteurs de troubles et des personnes interdites de périmètre». Dimanche, «une section genevoise dans le maintien de l'ordre» était également présente dans le dispositif de sécurité publique, détaille encore la police, qui confirme l'usage d'engins pyrotechniques au départ du train de supporters. «Lorsque le train est parti de la gare de Lausanne, l'information d'un incendie ne nous était pas parvenue. Le train est arrivé à Genève vers 21h10. Nous avons été informés de l'incendie à la gare de Lausanne à 21h44. Dès lors, aucune interpolation n'a pu avoir lieu.»

«C'est beau, mais c'est dangereux»

En décembre, Lucien Valloni, président du syndicat suisse des footballeurs professionnels (SAFP) expliquait au *Temps*: «Le phénomène de la pyrotechnie prend une ampleur qui devient excessive. Oui, c'est beau, bien sûr, mais c'est dangereux. Ce sont des feux qui brûlent à plus de 1000 °C et qu'on ne peut pas éteindre avec de l'eau. Avec la Swiss Football League, nous avons testé des fumigènes qui ne brûlent qu'à 50 °C. C'est pas mal, mais ça fait moins de lumière et les supporters n'en veulent pas.»

Lundi soir, sur les ondes de la RTS, le ministre vaudois chargé de la Sécurité, Vassilis Venizelos, a annoncé qu'une enquête avait été rapidement lancée, pilotée par le Ministère public, et que des sanctions étaient à prévoir. Son homologue genevoise, Carole-Anne Kast, et lui se sont «mis d'accord sur la nécessité de renforcer les sanctions», a-t-il déclaré. Aujourd'hui, l'usage des engins pyrotechniques est interdit dans les stades et dans l'espace public. Or, nous le voyons, ils sont utilisés. Nous allons mettre la pression sur la Swiss Football League, qui prévoit des sanctions avec nettement moins d'impact que celles qui sont attribuées par l'UEFA dans le cadre des matchs européens.» ■

*Identité connue de la rédaction.

Comment le tir d'un engin pyrotechnique a paralysé le trafic romand

PERTURBATIONS Seuls deux trains par heure circulaient hier entre Lausanne et Renens. La restriction devrait durer au moins jusqu'à 4h du matin mercredi. Une quarantaine de câbles ont brûlé après le tir d'un engin pyrotechnique depuis un train de supporters, dimanche soir

empruntent le tronçon Lausanne-Genève. Alors que dimanche aucun train ne pouvait rejoindre la gare de Lausanne, seul un train toutes les 30 minutes reliait dès lundi Lausanne à Renens. Une trentaine de bus étaient mis à disposition des usagers. Et la situation devrait durer jusqu'à mercredi matin.

Un millier de fils à reconnecter

Ce chaos a été provoqué par un incendie qui s'est déclaré dimanche soir à 20h45. Selon les premiers éléments fournis par les CFF, un engin pyrotechnique tiré depuis un train spécial transportant environ 750 supporters de Servette aurait mis le feu à ces câbles. Face à la presse lundi, le directeur des CFF pour la Suisse romande, David Fattébert, confirme avoir

retrouvé un engin pyrotechnique sur les lieux de l'accident. Il ne cache pas sa colère face à des supporters «inconscients».

«La réparation prend six à huit heures par câble»

DAVID FATTÉBERT, DIRECTEUR ROMAND DES CFF

«Durant cet incendie, nous avons perdu l'entier du contrôle des installations de sécurité de la gare de Lausanne en direction de Renens, à savoir les signaux qui indiquent les vitesses et la protection des

convois, les aiguillages qui permettent d'orienter les convois d'une voie à l'autre, respectivement les appareils qui permettent de détecter la présence ou non d'un train sur un tronçon», poursuit-il.

Une quarantaine de câbles, contenant plusieurs dizaines de fils, ont été touchés. «Techniquement, cela correspond à mille fils, et donc à deux mille connexions à rétablir le plus vite possible. Cela prend six à huit heures par câble», précise le directeur romand des CFF. Une fois réparés, il s'agira encore de tester tous les signaux pour des raisons de sécurité.

En temps normal, ces câbles n'auraient pas pu brûler puisqu'ils se situent sous terre. La gare de Lausanne étant en travaux, ces derniers ont été sortis des caniveaux et regroupés dans des gaines

blanches d'une vingtaine de centimètres de diamètre. Or ces coques protègent bien des intempéries, des coups, de l'attaque des UV, mais ne sont pas prévues pour résister à un incendie, confirme le directeur des CFF pour la Suisse romande.

Ce grave incident n'est pas le premier à engendrer d'importantes perturbations sur cette ligne qui ne possède pas de redondance. Tout le monde se souvient du trou de Tolochenaz qui avait paralysé, le 9 novembre 2021, toute une partie de la Suisse romande pendant plusieurs jours. Deux ans plus tard, le 9 novembre 2023, des câbles sectionnés lors d'un forage en gare de Renens, avaient provoqué une nouvelle journée noire pour le rail romand. ■ P.B.