



## **Ordonnance sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (OOST)**

### **Rapport de consultation du 28 mars 2011**

#### **1 Procédure d'audition**

Le Parlement a adopté la loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics le 18 juin 2010 (LOST). Cette loi habilite le Conseil fédéral à régler certains points dans l'ordonnance (OOST) dont le projet a fait l'objet d'une procédure d'audition entre le 21 septembre et le 20 novembre 2010.

#### **2 Prises de position**

##### **2.1 Vue d'ensemble**

Sur les 450 instances invitées à prendre position, 87 ont répondu. Les noms et les abréviations de ces organismes figurent en annexe.

Les réponses des milieux intéressés portent notamment sur la question du port d'armes, mais elles comportent les propositions les plus diverses quant aux autres dispositions.

##### **2.2 Commissions des transports du Conseil national et du Conseil des Etats**

La CTT-E et la CTT-N ont explicitement pris position et estiment que le projet est une bonne mise en œuvre de la LOST. Les deux commissions demandent que la police des transports soit équipée d'armes à feu et/ou de dispositifs incapacitants. La CTT-N requiert par ailleurs que les rapports annuels contiennent aussi des indications quant au recensement du moral du personnel.

#### **3 Évaluation des prises de position**

##### **Généralités**

Dans l'ensemble, les nouvelles bases juridiques destinées à régir les organes de sécurité des entreprises de transports publics sont accueillies favorablement et jugées comme une bonne mise en œuvre de la LOST. Les instances suivantes ont pris position dans ce sens : CTT-E, CTT-N, BE, NW, GL, BS, PRD, PS, association des villes suisses, USS, Pro Bahn, SSP, CITraP, RTB, CarPostal, Waldenburgerbahn et le comité pour une société libre (trad. de l'appellation officielle all. « Komitee für eine freie Gesellschaft »).

La CLDJP, les cantons FR et GE demandent que les conditions auxquelles les entreprises de sécurité mandatées doivent satisfaire soient fixées de manière si exigeante qu'elles limitent le nombre de ces entreprises. Un nombre restreint d'entreprises de sécurité, assorti d'une bonne formation du personnel, profite au système proposé. Les cantons LU et SO demandent d'éviter de fragmenter davantage le domaine policier.

Les cantons SH, GR et TI se rallient à la prise de position de la CCPCS. Les cantons VS, NE et JU renvoient à la prise de position de la CLDJP.

Selon les cantons UR et SZ, la LOST enfreint la répartition fédéraliste des compétences et est contraire au CPP et à la LUsC. Ces cantons estiment que l'OOST devrait être remaniée et présentée une nouvelle fois.

La FSFP conçoit la police des transports comme un corps de police autonome, pourvu de toutes les compétences et de tous les moyens nécessaires, qui pourrait délester la police, cette dernière faisant état d'un manque de personnel chronique de l'ordre de 3000 personnes.

La FRC et son partenaire suisse-allemand (Stiftung für Konsumentenschutz) préféreraient améliorer la sécurité en augmentant les effectifs de personnel de train. Bernmobil souhaite que les interfaces entre la police ordinaire et le service de sécurité des entreprises de transport soient concrétisées clairement.

#### **Art. 1           Objet**

Les cantons UR et SZ estiment que le terme « conditions indispensables » (en allemand : « Mindestvoraussetzungen ») n'est pas clair et qu'il faudrait le remplacer par « conditions » (en allemand : « Voraussetzungen »). Le canton BL souhaite aussi que l'équipement et l'armement soient mentionnés.

#### **Art. 2           Définitions**

Les cantons LU, UR, SZ, FR, SH, VD, VS, GE, la CCDJP, la CCPCS, la CLDJP, la VSSU, la LITRA, le SEV, l'ISP, Securitrans, la SZU, la BLWE, le SOB, le BLS et le RhB exigent une précision linguistique ainsi qu'un alignement sur la LOST. Toutes ces instances demandent notamment que les définitions utilisées dans l'OOST soient les mêmes que dans la LOST. Les VBZ préconisent de supprimer l'article.

#### **Art. 3           Droit applicable**

Les cantons LU, SH, VD, VS, GE, la CCDJP, la CCPCS et la CLDJP estiment que les prescriptions cantonales et intercantionales devraient aussi être mentionnées au titre de droit applicable. Les cantons romands renvoient notamment au « Concordat du 16 octobre 1996 sur les entreprises de sécurité (CES) ».

Les cantons SZ, FR, GE et la LITRA ne remettent pas en question l'applicabilité de la LUsC. Les VBZ demandent que l'application de la LUsC soit limitée à la police des transports. Selon la BDMW, l'application de la LUsC par les services de sécurité n'est pas claire.

#### **Art. 4           Moyens auxiliaires et armes admissibles**

La majorité est favorable à ce que la police des transports soit équipée d'armes à feu : la CTT-E, la CTT-N, les cantons ZH, OW, ZG, BS, BL, SH, AI, AG, TG, VS, GE, les partis politiques PRD et UDC, la CCDJP, la CCPCS, la CLDJP, la FSFP, Centre Patronal, le SEV, le Konsumentenforum, la LITRA, SZU, BDWM, RhB, FART, G. Baumgartner, Ch. Wirth. Le SEV peut en outre concevoir des façons de porter les armes de manière à

ce que celles-ci ne puissent pas être dérobées ; ces façons de porter les armes seraient alors valables pour tous les types de police.

L'ISP et les TN sont favorables au port d'armes à feu à condition qu'il soit toujours tributaire d'une analyse de la situation. Il faut que la décision de porter une arme à feu ou non incombe au commandant. La FRC et la « Stiftung für Konsumentenschutz » préconisent que l'on renonce au port d'armes à feu, mais elles considèrent toutefois qu'il est tolérable que des policiers formés soient munis d'armes à feu dans certaines situations.

Le canton GL laisse la question ouverte. Le BLT est favorable à une réglementation adaptée aux circonstances et la Waldenburgerbahn laisse les entreprises de transport qui ont leur propre police des transports le soin de trancher la question.

La CTT-E, la CTT-N et les cantons OW et SH approuvent l'équipement de dispositifs incapacitants (armes et/ou dispositifs incapacitants). Le canton SO ne souhaite pas d'armes à feu, mais il aimerait que la solution des dispositifs incapacitants (*taser*) soit examinée.

Selon la VSSU et les CFF, le Conseil fédéral ne devrait décider du port d'armes à feu et/ou de dispositifs incapacitants que sur la base d'une analyse préalable de la menace encourue.

Le canton UR souhaite supprimer l'article puisque la LOST régit les compétences de manière conclusive.

Les cantons BE, LU, UR, SZ, FR, SO, SG, JU, le PS, Transfair, l'UTP, l'ACSI, la CITraP, Securitrans, la VZO, les VBZ, la Schilthorn Bahn, les CJ, la ZVB, les TL, les TPG et le « Komitee für eine freie Gesellschaft » s'opposent au port d'armes à feu et de dispositifs incapacitants.

#### **Art. 5 Fourniture de sûretés**

Le canton UR souhaite que le terme « contraires aux prescriptions » (en allemand : « vorschriftswidrig ») soit défini avec plus de précision, sans quoi une marge d'interprétation demeure. Par ailleurs la disposition en question n'indique pas, en l'absence de plainte pénale, à qui il incombe de disposer des sûretés fournies.

De l'avis du canton SZ, il n'est pas admis d'exiger une sûreté d'un citoyen suisse qui ne porte pas de pièce d'identité sur soi, puisque cette personne n'y est pas tenue ; les VBZ partagent cette opinion. Si la personne interpellée ne dispose pas de suffisante en argent liquide, il peut être tout autant efficace de séquestrer, à titre de sûreté, un objet de valeur, un téléphone mobile, le passeport de la personne ou une carte de crédit. Il est proportionné d'exiger ce genre d'équivalent de sûreté notamment eu égard à l'art. 4, al. 4, LOST selon lequel une arrestation provisoire n'est admissible que si un resquilleur n'est pas en mesure de prouver son identité et s'il ne fournit pas la sûreté exigée. On ignore finalement qui dispose de la sûreté.

Le canton OW soutient pleinement la réglementation, car elle déleste les corps de police. Les cantons FR, VS, GE et la CLDJP notent qu'il est possible de faire appel à la police

cantonale pour identifier des personnes. Les VBZ, le BLT et la LITRA souhaitent que le montant de la sûreté soit fixé de cas en cas. Les VBZ désirent en outre renoncer à la possibilité de fournir une garantie bancaire. Le BLS aimerait supprimer cet article, impossible à mettre en œuvre lorsque des voyageurs se montrent récalcitrants, ce qui fait de la disposition un tigre de papier. Le PS soulève quelques questions quant à l'exécution par les organes de sécurité et à leur marge d'appréciation.

#### **Art. 6 Coûts de la police des transports**

Le canton LU ignore si des coûts supplémentaires seront occasionnés et si une clé de financement particulière sera appliquée. Le canton UR souhaite savoir où les coûts en question seront publiés et le canton SZ demande à connaître le but de la publication.

Les CFF proposent une nouvelle formulation de la disposition ; par ailleurs, il faut indiquer clairement que les coûts en question seront indemnisés. Les ZVB insistent sur l'indemnisation des coûts.

Le canton ZG souhaite compléter l'art. 6 par une disposition selon laquelle les coûts peuvent faire l'objet d'une offre préalable aux cantons puis d'une convention. Les cantons devraient participer aux coûts planifiés de la police des transports en fonction du potentiel de mise en danger ; il incomberait au Conseil fédéral de régler les détails. Le but est de décompter ces coûts en dehors de la procédure de commande afin qu'ils ne soient pas imputés aux transports publics.

#### **Art. 7 Délégation de tâches des services de sécurité à une entreprise de sécurité**

Les cantons LU, FR, VD, VS, GE, la CLDJP, la CCDJP et la CCPCS demandent que les entreprises de sécurité mandatées soient agréées en tant que telles selon le droit cantonal. Selon la VSSU, il faut un renvoi à l'art. 5, al. 3, LOST. Le canton AG, la CCDJP et la CCPCS demandent que la convention sur la délégation des tâches de protection soit approuvée par l'OFT et portée à la connaissance des services de police cantonaux et communaux. Le BLS exige de prescrire un contenu minimal de la convention. L'USS demande d'intégrer une prescription selon laquelle les entreprises de sécurité sont tenues de respecter le CCT de l'entreprise de transport. Le VBL propose de limiter le nombre d'entreprises de sécurité actives dans le même créneau. Securitrans est satisfait des conditions-cadre données.

Selon les cantons LU, FR, VD, GE, et selon la CLDJP, la CCDJP et la CCPCS, la déclaration selon l'al. 4, let. d devrait être transmise simultanément à la police. Le canton SO approuve le fait que l'entreprise de transport reste responsable. La VSSU souhaite que, dans le commentaire, la responsabilité soit clairement attribuée aux entreprises de transport.

Les cantons UR et SZ demandent une précision afin de définir clairement quelle instance assermente la police des transports.

#### **Art. 8 Formation**

Les cantons LU et AG, la CCDJP, la CCPCS et le PS estiment que le brevet fédéral pour les agents de la police des transports garantit un standard de qualité tout en répondant aux exigences éthiques des cantons. Les écoles de police posent des exigences élevées (physiques, psychiques et intellectuelles) aux aspirants, de manière à éliminer les

candidats inappropriés dès la formation. Une formation uniforme (y c. les examens) encourage la perméabilité dans le domaine policier, ce qui est souhaitable au sens du concept global de la politique de formation.

Le texte a aussi suscité des critiques du fait que, dans le contexte de souveraineté de la police cantonale, les écoles germanophones de police notamment sont gérées sans participation financière de la Confédération et que le droit constitutionnel est de la compétence des cantons – ce qui impliquerait une concertation cantonale avant la présentation (fédérale) dans le cadre de la procédure d'audition.

Les cantons LU et AG, la CCDJP et la CCPCS demandent que les agents de la police des transports soient assermentés par les directeurs cantonaux des corps de police.

Les cantons AR et AG, la CCDJP et la CCPCS renvoient au droit en vigueur, selon lequel la formation est réservée aux employés de la Confédération, des cantons et des communes. Cela signifie que seules les entreprises de transport de droit public ont la possibilité de créer une police des transports. Ainsi, les CFF et les entreprises cantonales et urbaines de transport entrent en ligne de compte en tant qu'exploitant d'une police des transports, tandis que les autres entreprises ont la possibilité de faire appel à ces services à des conditions comparables.

Le canton TG et le PS demandent que la formation continue soit réglementée afin d'assurer un standard de qualité.

Les TPG estiment qu'il faudrait reconnaître, en plus du brevet de policier, d'autres formations apparentées, ce qui permettrait de recruter aussi des personnes issues du corps des garde-frontières ou de la police militaire, par exemple.

La BDWM est d'avis que la formation de policier est trop vaste, puisqu'il n'y a pas de mise en pratique de la formation au maniement des armes à feu, ni de grandes parties du service d'ordre, ni du Community Policing pas plus que de la criminalistique. Il faut en outre intégrer dans le nouveau droit, au sens de la conservation des droits acquis, les collaborateurs de l'actuelle police des transports dont la formation n'est pas complète.

Les cantons LU et AG, la CCDJP et la CCPCS demandent que les employés du service de sécurité achèvent au moins une formation d'agent professionnel de sécurité, conformément aux directives de la VSSU.

Les cantons UR et SZ sont d'avis qu'il appartient aux cantons de définir les conditions d'admission en tant que service de sécurité.

Pour les cantons FR, VD, VS et GE, pour la CLDJP et les TRN, ces prescriptions complètent les conditions préalables selon le concordat (CES) bien que celui-ci ne prévoient pas de formation pratique. Les cantons NW et OW approuvent la réglementation proposée.

## **Art. 9 Identification**

Le port d'une pièce d'identité est largement approuvé en principe, quelques instances proposent que l'article soit complété par une obligation explicite de porter une pièce

d'identité sur soi. Les cantons romands et la CLDJP renvoient à l'art. 18 du concordat CES, qui contient cette obligation.

Pour le canton ZH, le service de sécurité ne doit pas utiliser la désignation « police des transports » et pour les cantons LU, FR, VS et GE, la CLDJP, la CCDJP et la CCPCS, le service de sécurité doit être clairement distinguable de la police des transports et de toutes les autres entreprises de sécurité. Selon l'UTP, le personnel de la police des transports doit porter une marque qui le désigne en tant que tel.

L'attribution provisoire d'un numéro personnel au lieu du nom ainsi que la recherche en civil de délinquants (p. ex. pickpockets) sont des points peu contestés.

#### **Art. 10 Convention avec les autorités de police**

Les cantons ZH, ZG et TG, le PS et l'association des villes suisses exigent qu'une convention soit passée avec les autorités de police cantonales ou communales. Les cantons UR et SZ souhaitent une formulation potestative. Selon les cantons ZH et TG et l'association des villes suisses, il faut que les organes communs de sécurité soient aussi habilités à passer une convention. Les cantons FR, VS et GE ainsi que la CLDJP demandent qu'une convention soit conclue uniquement avec les autorités de police cantonale. VD, VS, GE, la CLDJP, la VSSU et les TPG demandent que les entreprises de transport soient les seules à signer une convention avec les autorités de police cantonale. Les cantons LU et AG, la CCDJP et la CCPCS proposent que les entreprises de transport passent les conventions avec la CCPCS.

Selon le canton AR, si chaque entreprise de transport signait une convention avec toutes les polices cantonales, les réglementations varieraient et les situations seraient confuses au niveau de l'organisation.

Le canton LU, la CCDJP et la CCPCS demandent que les prescriptions relatives à l'admission des entreprises de sécurité dans les cantons soient prises en compte. Les cantons LU, SH et SA relèvent qu'il n'appartient pas à l'OFT de régler la collaboration entre la police des transports et les autorités de police cantonale.

Le canton TI est d'avis que la police des transports doit être soumise à la police cantonale lorsque celle-ci intervient ; par ailleurs, les compétences doivent être définies plus clairement dans l'OOST afin d'éviter un vide en la matière. Le canton AR préconise de mieux spécifier dans l'OOST les compétences entre la police des transports et les polices cantonales, même si cela interfère encore plus avec les compétences cantonales.

Selon les VBZ, la police des transports peut signer une convention avec les autorités de police cantonale ou communale, selon les besoins. Les VBL soulignent la responsabilité des entreprises de transport. Les TRN préfèrent que les conventions soient signées par les trois parties : police, entreprise de transport et entreprise de sécurité.

Le canton SZ estime que seules les bases juridiques cantonales peuvent autoriser, le cas échéant, la communication de données personnelles à la police des transports.

Les TPG sont d'avis qu'il faut adapter l'accord du 9 octobre 2007 entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française relatif à la coopération transfrontalière en matière judiciaire, policière et douanière (RS 0.360.349.1) en fonction de l'entrée en vigueur de la LOST, car la police des transports n'est pas encore mentionnée dans ledit accord.

#### **Art. 11 Renseignements et déclarations à l'OFT**

Les cantons AG, LU, VS, FR, VD et GE, la CLDJP, la CCDJP et la CCPCS demandent que les documents visés à l'al. 1 soient également remis à la CCPCS. L'AB est d'avis que l'ordre de service ne doit être transmis que sur demande, alors que le RhB propose de biffer l'alinéa entier. L'UTP souhaite une énumération concrète des documents nécessaires à la surveillance.

Les cantons AG et SO, la CCDJP et la CCPCS souhaitent que le rapport d'activités soit également remis aux cantons commanditaires. La Frauenfeld-Wil Bahn et le BLT aimeraient pouvoir renoncer à ce rapport. L'UTP estime que les entreprises de sécurité doivent fournir à l'entreprise de transport un rapport annuel sur le nombre d'interventions effectuées et sur l'utilisation des moyens auxiliaires et des armes ; les entreprises de transport intégreraient alors ce rapport dans leur propre rapport qu'elles adressent à l'OFT. Les TN, VBL et TL préféreraient un simple formulaire standard. Selon l'UTP, Bernmobil, l'AB, les ZVB et les VBL, des audits peuvent remplacer ce rapport.

Les cantons AG, SO et LU, la CCDJP et la CCPCS demandent que les événements qui entravent fortement l'exécution des missions soient aussi déclarés aux cantons commanditaires. Selon les cantons VS, FR, VD, GE et la CLDJP, il faut que ces événements soient aussi déclarés à la CCPCS. L'AB et la Frauenfeld-Wil Bahn souhaitent que les événements soient décrits avec davantage de précision ou qu'un montant des dommages soit fixé. Le RhB désire supprimer cet alinéa.

Selon les cantons VS, FR, VD, la CLDJP, la VSSU, les TRN et les TPG, l'OFT est le seul partenaire de l'entreprise de transport ; c'est donc lui qu'elle doit informer. De nombreux avis font état de craintes quant à des frais administratifs trop élevés.

Le PS estime que l'OFT doit effectuer des contrôles ponctuels le cas échéant ; un comité demande que l'OFT fasse des contrôles étendus et concrets des organes de sécurité. Les VBZ souhaitent que toutes ces tâches soient limitées à la police des transports ou à l'entreprise de sécurité.

#### **Art. 12 Dénonciations à l'OFT**

Les cantons LU, SG, AG, VD, la CCDJP et la CCPCS estiment qu'il faut aussi indiquer les mesures que l'OFT doit prendre, ceci afin d'assurer la sécurité du droit.

Selon les cantons FR, VD, GE et la CLDJP, la version française du texte ne dit pas clairement si l'OFT est aussi compétent pour les procédures pénales contre les organes de sécurité.

Les VBZ sont d'avis que les organes de sécurité (d'entreprises de transport) qui ne travaillent pas pour le compte direct de la Confédération ne sont pas assujettis à l'art. 1, al. 2, let. e, PA, ce qui empêche une plainte ordinaire selon la PA. Une simple dénonciation ne tient pas compte de la garantie des voies de droit établie par le droit constitutionnel. L'ordonnance doit indiquer clairement que les plaintes, dans ce contexte, relèvent du droit cantonal.

Les VBZ souhaitent ancrer dans le texte que les interventions des forces de la police cantonale ou municipale ne sont pas soumises à la surveillance de l'OFT.

**Art. 13 Disposition transitoire**

Les VBZ aimeraient que le délai transitoire soit prolongé jusqu'à la fin de 2013 et la BDWM souhaite une prolongation de 5 ans, en fonction de l'interprétation du droit.

**Autres propositions**

Les cantons TG, TI, AI, l'association des villes suisses, la CCPCS, la FSFP, la VSSU, le SEV et les CFF exigent que la police des transports ait accès au système de recherche informatisée de police RIPOL, ce qui délésterait la police cantonale. Pour que la police des transports soit efficace, il est capital qu'elle collabore avec les autres corps de police. Les interventions intercantionales requièrent l'accès à cette banque de données, ce qui augmente le succès des recherches. La LITRA estime que c'est au Conseil fédéral qu'il incombe de fixer les conditions d'accès au système RIPOL.

Les cantons SH et GR ainsi que la CCDJP et les VBZ rejettent l'accès au système RIPOL.

Selon le canton AG, la CCDJP et la CCPCS, il faut fixer explicitement le droit des services de sécurité et de la police des transports à contrôler les effets personnels et à effectuer des fouilles corporelles lors de grandes manifestations, à condition que les personnes concernées donnent expressément ou tacitement leur accord. A bord des trains spéciaux pour les fans de foot ou de hockey, des débordements se produisent régulièrement et des objets pyrotechniques, interdits par la loi, sont allumés. La confiscation de ces objets, dont la température de combustion peut atteindre 2000 degrés, permettrait d'éviter d'importantes mises en danger et des blessures.

La FSFP conçoit la police des transports comme un corps de police autonome doté de toutes les compétences et de tous les moyens nécessaires. Elle estime qu'il faut insister sur ce fait en intégrant une disposition additionnelle relative aux tâches et aux compétences des organes de sécurité.

Le canton LU, la CCDJP et la CCPCS demandent que le traitement des données soit réglementé séparément. Les CFF souhaitent que les chefs de train restent autorisés à effectuer des contrôles d'identité. Les ZVB proposent d'habiliter le canton commanditaire à édicter, en collaboration avec les entreprises de transport, un catalogue des amendes. Le BLS et la LITRA proposent que la répartition des critères et des responsabilités entre l'entreprise de transport et la police fassent l'objet d'une définition concrète lors de l'analyse des dangers.

**Liste des prises de position envoyées**

**1 Commissions des transports**

- CTT-E
- CTT-N

**2 Tous les cantons**

**3 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale**

- Les libéraux-radicaux PRD
- Les socialistes PS
- Union démocratique du centre UDC

**4 Associations faïtières suisses**

- Association des villes suisses
- Union syndicale suisse USS

**5 Organismes**

- Centre Patronal CP
- Fédération romande des consommateurs FRC
- Service d'information pour les transports publics LITRA
- Communauté d'intérêts pour les transports publics CITraP
- Konsumentinnenforum der deutschen Schweiz KF
- Pro Bahn Suisse
- Syndicat suisse des services publics SSP
- Syndicat du personnel des transports SEV
- Stiftung für Konsumentenschutz SKS
- Transfair
- Union des transports publics UTP
- Fédération suisse des fonctionnaires de police FSFP
- Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police CCDJP
- Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse CCPCS
- Conférence latine des chefs des départements de justice et police CLDJP
- Institut suisse de police ISP
- Association des entreprises suisses de services de sécurité VSSU
- Securitrans
- Associazione consumatrici e consumatori della svizzera italiana ACSI

**6 Entreprises de transport**

- Chemins de fer fédéraux CFF
- CarPostal Suisse SA CarPostal
- BLS SA BLS
- Schweizerische Südostbahn SA SOB
- Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU
- BDWM Transport SA BDMW
- Appenzeller Bahnen AB
- Baselland Transport SA BLT

- Frauenfeld-Wil Bahn SA	
- Rhätische Bahn	RhB
- Waldenburgerbahn SA	
- Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland SA	VZO
- Zugerland Verkehrsbetriebe SA	ZVB
- Städtische Verkehrsbetriebe Bern	BERNMOBIL
- RTB Rheintal Bus SA	RTB
- Verkehrsbetriebe Zürich	VBZ
- Verkehrsbetriebe Luzern SA	VBL
- Busbetrieb Lichtensteig-Wattwil Ebnat-Kappel	BLWE
- Schilthornbahn SA	
- Crossrail SA	
- Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft	SWEG
- Transports publics genevois	TPG
- Transports publics du littoral neuchâtelais	TN
- Compagnie des Chemins de fer du Jura	CJ
- Transports publics de la région lausannoise SA	TL
- TRN SA	TRN
- Società Autolinee Regionali Luganesi	FART
- Funiculaire Le Châtelard – Château d'Eau	

**7 Particuliers**

- Komitee für eine freie Gesellschaft
- Christophe Wirth
- Guido Baumgartner