



Directive 582

Détermination des numéros de lignes et désignations des lignes

La loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)¹ et l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV)² constituent la base juridique de la répartition du réseau de transport public en lignes.

OTV Art. 9 Concessions et autorisations de lignes

¹ Les concessions et les autorisations sont octroyées pour le transport des voyageurs sur des lignes déterminées.

² Sont réputées lignes toutes les courses ininterrompues sur des parcours ayant les mêmes points de départ et d'arrivée, y compris les courses de renfort, du matin et du soir sur certaines sections. Les nœuds et les points où la fonction de desserte se modifie peuvent être assimilés à un point de départ ou d'arrivée.

³ Les offres avec des fonctions de desserte différentes sur le même tronçon sont considérées comme des lignes à part entière.

Chaque ligne se voit attribuer un numéro de ligne univoque pour toute la Suisse, appelé numéro de ligne CH (NLCH, encore appelé ID de la ligne dans le répertoire ET) et une désignation de ligne qui précise son lieu de départ et de destination et, le cas échéant, l'itinéraire qu'elle emprunte. Il ne s'agit pas de décrire la ligne d'une manière géographiquement exacte et complète, mais d'offrir à l'utilisateur un aperçu rapide de la ligne et de la connexion.

Chaque ligne est publiée seule ou avec d'autres lignes dans un tableau horaire (voir directive 581). La numérotation des tableaux horaires est donc harmonisée avec les numéros de lignes (voir ch. 3).

1. Numéros de lignes

Le numéro de la ligne sert à orienter le passager rapidement et en toute sécurité et doit donc figurer à l'arrêt, dans l'horaire et sur le véhicule. Afin d'assurer l'orientation, deux lignes portant le même numéro ne doivent jamais desservir le même arrêt ni la même localité. La mention « Ligne 7 à Zurich » ou « Ligne S3 à Olten » doit désigner exactement une seule ligne. Pour que l'orientation soit rapide et sûre, les numéros de ligne doivent également être courts. Dans la mesure du possible, ils ne doivent pas comporter plus de trois caractères.

Pour y parvenir, les règles suivantes s'appliquent :

- **Les lignes de bus et de trams**, et le cas échéant d'installations de transport à câbles, reçoivent des numéros de lignes constitués d'un à trois chiffres sans lettres. Pour éviter toute ambiguïté au niveau national, le numéro de la région est antéposé et séparé par un point. Pour l'identification, le numéro est précédé d'un « r ». Exemple : la ligne de tram 7 à Zurich

¹ RS 745.1

² RS 745.11

reçoit le numéro de ligne CH r.70.007 et dans les tableaux horaires le numéro 70.007. Les zéros à gauche ne sont pas affichés sur les véhicules et aux arrêts.

- Les **bus de nuit** constituent une exception dans les régions où les lignes sont désignées par un M ou un N. Comme il n'est pas possible actuellement d'utiliser des lettres dans les tableaux horaires, celles-ci doivent être remplacées par un 8 ou un 9. Exemple : le bus de nuit Moonliner M6 reçoit le numéro de ligne CH r.30.906 et le numéro de tableau horaire 30.906. Les lignes nocturnes zurichoises sont pourvues du numéro 79 : par exemple la ligne N11 obtient le tableau horaire 79.011.
- **Les lignes ferroviaires** sont désignées par une combinaison de lettres et de chiffres. Les lettres sont antéposées et peuvent indiquer la catégorie du train, mais ce n'est pas obligatoire. Les lignes portant un nom peuvent utiliser leur abréviation (par ex. GEX pour Glacier Express) comme numéro de ligne. Les numéros de ligne du transport grandes lignes (par ex. IC1, IR66) doivent être univoques dans toute la Suisse, ceux du transport régional (par ex. RE2, S3, R41) doivent l'être uniquement au niveau régional. Cela nécessite d'ajouter la région. Exemple : le IC1 reçoit le numéro de ligne CH b0.IC1, le Zurich S7 le numéro de ligne CH b7.S7.
- **Les chemins de fer de montagne, les installations à câbles et les bateaux** doivent, si possible, être intégrés dans les numérotations des lignes de bus ou des lignes ferroviaires. Pour les autres, le numéro de l'indicateur officiel est utilisé comme numéro de ligne, pour les lignes de bateaux avec un préfixe n., pour les installations de transport à câble avec un préfixe f. Exemple : la Polybahn à Zurich se trouve dans le champ 2700 de l'indicateur officiel, c'est-à-dire le numéro de ligne CH f.2700. Cependant, comme elle est désignée comme la ligne urbaine 24 du système zurichois de transports publics (ZVV), elle obtient le NLCH r.70.024.
- Les numéros de ligne sont considérés comme l'une des clés permettant aux usagers d'identifier la bonne connexion sur les moniteurs ou les affichages généraux. Ils doivent donc être lisibles sans obstacles. Une indication sans obstacles de numéros de lignes, par exemple à l'aide d'un logo, irait à l'encontre des principes de la LHand et de l'ordonnance du DETEC concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand).
- Pour les systèmes informatiques, il est indispensable que les numéros soient traités de manière uniforme.

Pour plus de détails sur les préfixes et les régions, voir les tableaux du ch. 3.

2. Désignation des lignes

En principe, la désignation d'une ligne comprend les deux localités du terminus de la ligne ainsi que les localités intermédiaires, dans la mesure où elles sont déterminantes pour distinguer la ligne des autres. L'énumération doit commencer au terminus le plus central ou le plus fréquenté. Exemples : Thun – Goldiwil – Heiligenschwendi et Thun – Dörfli – Heiligenschwendi. Lorsque des lignes ont un tracé parallèle, leur désignation respective devrait être aussi similaire que possible.

Il faut déroger à la règle lorsque la désignation de la localité pourrait induire en erreur ou lorsque le terminus porte un nom très connu. Exemple : Wilderswil–Schynige Platte (situé dans la localité de Wilderswil). Cela s'applique aussi généralement aux noms de stations importantes qui ne correspondent pas au nom de la localité, comme Arth-Goldau (situé dans la localité de Goldau). Les noms des gares de quartier comme Zurich Oerlikon doivent également apparaître directement de cette manière.

En outre, il peut s'avérer pertinent d'ajouter la désignation plus proche au nom de la localité s'il existe différents terminus ou si le centre de la localité n'est pas desservi. Exemples : Bern–Bolligen–Worb Dorf ou Grenchen–Biel Bözingenfeld.

Pour les lignes du transport local, notamment celles qui ne fonctionnent qu'au sein d'une seule localité, il convient d'utiliser des noms plus précis. Le nom de la localité doit apparaître avec l'arrêt central. En principe, les noms précisés ne doivent pas être séparés par des virgules. Exemple : Chilestieg–Rümlang Bahnhof–Ifangstrasse. Pour les lignes qui fonctionnent en partie en TRV et en partie en transport local, il convient d'appliquer une combinaison judicieuse des localités et des désignations plus précises. Exemple : Fischermätteli– Bern Bahnhof –Gümligen–Worb Dorf.

3. Numéros de tableaux horaires

Pour les lignes de bus, on applique depuis un certain temps le principe selon lequel le numéro de la ligne précédé par le numéro de la région représente le numéro du tableau horaire (cas 1 dans le tableau ci-dessous). Cela concerne environ trois quarts de toutes les lignes. Vu que le NLCH contient également le numéro du tableau horaire, le même système est utilisé pour identifier les tableaux horaires. Lorsque la ligne et le tableau horaire ne correspondent pas (cas 2 et 3), ce qui est généralement le cas pour les lignes ferroviaires, il y a deux numéros différents (voir également ch. 1). Il est également possible de former des numéros de tableau horaire CH d'après le principe présenté ici. En outre, les principes de la désignation de la ligne doivent également être adoptés pour la désignation du tableau horaire CH.

Exemples :

| Cas | NLCH | N° de tableau horaire CH | N° de tableau horaire | N° de la ligne | Désignation de la ligne et/ou désignation du tableau horaire CH |
|-----|----------|--------------------------|-----------------------|----------------|---|
| 1 | r.50.202 | r.50.202 | 50.202 | 202 | Aarau–Erlinsbach–Barmelweid |
| 2 | b5.S23 | – | – | S23 | Langenthal–Olten–Aarau–Lenzburg–Brugg AG–Baden |
| 3 | -- | a.650 | 650 | – | Olten–Aarau–Lenzburg–Zurich |

4. Répertoire des préfixes et des régions

Signification des préfixes pour le numéro de la ligne CH et la ligne du tableau horaire CH

- a Tableau horaire chemin de fer (généralement tronçon, pas une ligne)
- b Préfixe pour lignes ferroviaires et bus de remplacement national et en fonction des régions (pas de numéro de tableau horaire)
- c Chargement des automobiles (pas de transport de piétons)
- f Installations de transport à câbles
- n Navigation
- r Bus et trams (régions), dans certains cas également bateaux, installations de transport à câbles, chemins de fer à crémaillère

Préfixes utilisés uniquement dans le répertoire ET et qui ne sont pas pertinents pour les usagers (ni numéro de la ligne, ni numéro de tableau horaire)

- v Transport international par bus, horaires seulement dans le répertoire ET
- x Pas de lignes
- y Droits ferroviaires (AAR, MDV, CCR)

Attributs pour les numéros de ligne CH et les numéros de tableaux horaires CH

(à utiliser lorsque la concession n'est pas valable pour une seule ligne et que le tableau horaire comprend plus d'une ligne ou uniquement une partie d'une ligne)

- .1 ... 9 Variante saisonnière d'une ligne (un chiffre, séparé par un point, par ex. a.200.1 = nouvelle régulation du trafic Lausanne–Le Brassus à partir du 07.08.2022)
- :a ... z Lignes partielles, nécessaires pour des raisons relevant du droit des concessions, de l'indemnisation ou de l'exploitation (par ex. r.80.004:a = branche de la ligne saint-galloise de trolleybus 4)
- :K Concession territoriale ou concession pour plusieurs lignes (par ex. 12.400:K = concession territoriale Sierre)
- :N Tableau horaire, pas de ligne (par ex. r.10.389:N = toutes les courses des lignes de bus 385, 472, 473 entre Palézieux et Oron-la-Ville ; il n'existe pas de ligne 389)
- :R Numéro de ligne réservé (par ex. r.21.616:R = réservé pour la future offre Mobicité)
- :S Tableau horaire couplé avec d'autres lignes (par ex. 30.321:S = tableau horaire commun pour les lignes 320 et 321)

Répartition régionale pour les lignes ferroviaires (RER) (uniquement numéros de lignes CH)

- b0 Transport grandes lignes, autres offres nationales
- b1 Arc Lémanique
- b2 Région Fribourg
- b3 Région Berne
- b4 Arc jurassien
- b5 Région Suisse du nord-ouest (TNW-AG)
- b6 Région Suisse centrale
- b7 Région Zurich (ZVV)
- b8 Région Suisse orientale (Ostwind)
- b9 Région Grisons
- bt Tessin

Répartition régionale pour les lignes de bus et de trams (numéros de lignes et de tableau horaire CH)

- r.01 Bus grandes lignes
- r.07 Bus vers les aéroports
- r.10 Canton de Vaud sans Chablais
- r.11 Canton de Genève
- r.12 Valais, Chablais, Saanenland
- r.20 Fribourg
- r.21 Neuchâtel - Jura
- r.22 Biel/Bienne
- r.30 Berne
- r.31 Oberland bernois (Meiringen–Thoune–Lenk)
- r.40 Soleure–Granges–Haute-Argovie
- r.50 Bâle - Argovie - Olten (TNW/A-Welle)
- r.51 Bâle–Allemagne/France (n^{os} de lignes étrangères)
- r.60 Lucerne–Suisse centrale - Zoug
- r.62 Tessin et Moesano
- r.70 Zurich (ZVV)
- r.71 Schaffhouse
- r.72 Glaris et Ausserschwyz
- r.79 Bus de nuit ZVV

- r.80 Suisse orientale (Ostwind)
- r.88 Principauté du Liechtenstein
- r.90 Grisons
- r.91 Tyrol du sud (n^{os} de lignes du Tyrol du sud)
- r.94 Tyrol (n^{os} de lignes tyroliennes)

5. Modification du numéro de la ligne et de la désignation de la ligne

En principe, le numéro de ligne et la désignation de la ligne s'appliquent tels que spécifiés dans les concessions. En vue d'une meilleure communication avec les clients, les numéros et les désignations des lignes peuvent être modifiés en concertation avec l'OFT sans qu'une modification de la concession soit nécessaire (art. 17 OTV), pour autant que la ligne continue de correspondre à la concession accordée. Jusqu'à nouvel ordre, les demandes à ce sujet doivent être adressées à : info_tuv@bav.admin.ch. La modification sera effectuée lors du changement d'horaire. Si la vue d'ensemble le permet (numéros de lignes univoques), l'OFT reprend les numérotations coordonnées au niveau régional.

Si une ligne est raccourcie ou prolongée, si elle emprunte un itinéraire considérablement différent, ou si la zone desservie change en cas de transports à la demande, la concession doit être adaptée.

6. Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le 1^{er} avril 2022. Simultanément, l'OFT approuve la directive 581 relative à la fourniture et à la publication des données de l'horaire ainsi qu'à l'établissement des tableaux horaires.

Office fédéral des transports

P. Füglistaler
Directeur

Pierre-André Meyrat
Directeur suppléant