Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT
Division Financement

Manuel Indicateurs et chiffres-clés

Définition et explications

Référence : BAV-313.140-22

BAV-D-13253501/68

Manuel Indicateurs et chiffres-clés

Mandant	Office fédéral des transports / Division Financement
Auteur 1	Section Trafic voyageurs
État du document	Version 3.0 (1er avril 2026)

Répertoire des modifications

Version	Date	Modification	Auteur
2.1	15.01.2026	Version initiale	tht
2.2	10.02.2026	Modifications et commentaires	pv
2.3	27.02.2026	Compléments	jam
2.4	31.03.2026	Traduction	Services linguistiques OFT
3.0	01.04.2026	Finalisation	tht

Description

Le présent manuel a pour but de fournir aux entreprises de transport et aux cantons une vue d'ensemble du système des chiffres-clés ainsi que des explications sur les différents indicateurs et chiffres-clés. Il remplace le guide des indices TRV (Version 2 / 2017).

Sommaire

1 Contexte et importance de la qualité des données 4
2 Bases légales 4
3 Indicateurs 4
3.1 But des indicateurs 4
3.2 Principes du recensement des indicateurs 5
4 Définition des indicateurs 5
5 Cas spéciaux Bus 13
5.1 Types de propulsion 13
5.2 Catégorie de véhicule 13
6 Chiffres-clés 13
6.1 But des chiffres-clés 13
6.2 Vue d'ensemble des chiffres-clés 14
7 Classification des lignes 15
7.1 But de la classification 15
7.2 Catégories 15

1 Contexte et importance de la qualité des données

Le système des chiffres-clés de l'Office fédéral des transports (OFT) repose sur les indicateurs fournis par les entreprises de transport (ET). Ces données de base constituent la base contraignante du calcul des chiffres-clés et, partant, des comparaisons, analyses et évaluations, en particulier en transport régional de voyageurs (TRV). Le présent manuel sert aussi de base pour les autres lignes commandées (ALC).

Les ET saisissent les offres et les indicateurs afférents dans l'application spécialisée ORBIT. À partir de ces données, les chiffres-clés sont automatisés et calculés de manière uniforme. C'est pourquoi une qualité élevée des données est nécessaire afin que :

- les chiffres-clés produits soient corrects et compréhensibles,
- les lignes et les catégories puissent être comparées de manière adéquate et que
- les comparaisons entre les chiffres planifiés et les chiffres effectifs ainsi que les analyses sur plusieurs années soient fiables.

Des indicateurs incomplets, incohérents ou recensés de manière non conforme entraînent des distorsions dans les chiffres-clés et en restreignent considérablement la pertinence. Cela concerne non seulement l'évaluation des offres isolées mais aussi les évaluations plus poussées.

Les indicateurs fournis et les chiffres-clés qui en découlent sont en outre utilisés au-delà du processus d'établissement de l'offre, notamment pour :

- le *benchmarking* national (BMCH) des lignes et de formes d'offres comparables,
- des évaluations et des analyses statistiques (par ex. afin de définir les contributions cantonales au fonds d'infrastructure ferroviaire [FIF] ou d'établir des statistiques de l'Office fédéral de la statistique [OFS] ou du Litra) et
- des bases de décision au niveau fédéral ou cantonal.

Il est donc central que les ET saisissent les données avec soin, de manière exhaustive et cohérente. L'OFT, les cantons et les ET peuvent alors utiliser le système des chiffres-clés de manière fiable, transparente et efficiente comme un instrument commun.

2 Bases légales

Principales bases légales des indicateurs et des chiffres-clés :

- Loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport des voyageurs (LTV ; RS *745.1*)

  art. 31*a*^{bis} (chiffres-clés)

- Ordonnance du 16 octobre 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs (OITRV ; RS *745.16*)

  art. 5 (coordination OFT/cantons), art. 7 (conditions d'indemnisation), art. 31 (présentation des offres), art. 37 (chiffres-clés et comparaison systématique des offres de prestations commandées), art. 38 (examen des offres), art. 66 (comptes annuels), annexe 1 (structuration du compte prévisionnel et du compte de résultat par ligne)

3 Indicateurs

3.1 But des indicateurs

Les indicateurs constituent la base de données du système des chiffres-clés. Ils fournissent les informations fondamentales nécessaires à partir desquelles les chiffres-clés sont calculés.

Cela étant, les indicateurs ont plusieurs fonctions :

- Ils garantissent que les chiffres-clés sont calculés de manière uniforme et compréhensible.
- Ils permettent des comparaisons entre des lignes d'une même catégorie.
- Ils constituent la base de comparaisons entres les chiffres prévisionnels et les chiffres effectifs ainsi que des analyses sur plusieurs années.
- Ils servent aux cantons et à l'OFT lors de l'évaluation de l'efficience et de l'efficacité des prestations de TRV.

Les ET fournissent les indicateurs

- sous forme de valeurs planifiées dans l'offre et
- de valeurs effectives dans le compte annuel.

Les indicateurs ne sont donc pas des grandeurs d'évaluation, mais une base objective de calcul et d'interprétation des chiffres-clés.

3.2 Principes du recensement des indicateurs

Les principes ci-après s'appliquent lors de la saisie des indicateurs :

- Les indications doivent être exhaustives, retraçables et cohérentes.
- Qu'elles soient planifiées ou effectives, les valeurs doivent être saisies selon les mêmes définitions.
- Les écarts et les particularités doivent être commentés.
- Les ET sont responsables de saisir et justifier correctement les données.

4 Définition des indicateurs

Coûts complets (repris dans ORBIT par la structure de calcul)

Explication	Les coûts complets comprennent tous les coûts selon la structure de calcul qui sont imputés à la ligne concernée.

Recettes (repris dans ORBIT par la structure de calcul)

Explication	Les recettes sont principalement constituées des produits du transport, c.-à-d. des parts que l'ET a aux titres de transport vendus en service direct national et aux communautés tarifaires régionales. Outre les produits des transports, les recettes incluent tous les produits annexes imputés aux lignes respectives.

Indemnisation en vertu de l'art. 28 LTV (repris dans ORBIT par la structure de calcul)

Explication	L'indemnisation totale correspond en principe aux coûts non couverts (coûts complets - recettes - autres) de l'offre commandée conformément à la structure de calcul.

Voyageurs-kilomètres (VKM)

Explication	Les voyageurs-kilomètres correspondent à la somme totale des kilomètres parcourus par tous les passagers.

Personnes embarquées

Explication	Somme des passagers qui sont montés à bord de véhicules sur la ligne concernée, y c. les personnes en correspondance d'autres lignes.
Particularité	Lorsqu'une ligne change, les passagers qui restent assis doivent être comptés comme personnes embarquées pour la nouvelle ligne.

Kilomètres totaux

Explication	Les kilomètres totaux incluent l'ensemble des prestations kilométriques fournies par tous les véhicules au cours de la période considérée. Les kilomètres totaux comprennent : • les kilomètres selon l'horaire • les kilomètres des renforts planifiés ou effectués • les courses à vide telles que les entrées/sorties (dépôt) et courses de transfert

Kilomètres productifs

Explication	Les kilomètres productifs comprennent les kilomètres utilisables pour les clients. Les kilomètres productifs comprennent : • les kilomètres selon l'horaire • les kilomètres des renforts planifiés ou effectués Les kilomètres productifs <u>ne comprennent pas</u> : • les courses à vide telles que les entrées/sorties (dépôt) ni les courses de transfert

dont les kilomètres des renforts

Explication	Les véhicules de renfort sont des prestations (en km) qui ne font pas partie de l'horaire (par ex. renfort d'une course en raison d'une demande [trop] élevée) mais des prestations productives (km).

Places-kilomètres

Formule	Nombre de places des véhicules utilisés multiplié par les kilomètres productifs.
Explication	**Nombre de places Bus** Selon les directives de l'OFT pour chaque catégorie de véhicule (correspond à une capacité moyenne) : cf. ch. 5.2 **Nombre de places Chemin de fer et bateaux** Pour les chemins de fer et les bateaux, des catégories similaires à celles des bus ne sont pas judicieuses. En l'occurrence, on tient compte des places assises effectives des véhicules engagés. **Nombre de places Installations à câbles** Correspond à la capacité autorisée (capacité totale, c.-à-d. places assises et debout).

Heures totales

Explication	Les heures totales incluent le temps total durant lequel les véhicules sont utilisés pour fournir les prestations régulières. Les heures totales comprennent : • les heures de l'horaire plus les heures de rebroussement • les heures des renforts planifiées ou effectuées. • les courses à vide telles que les entrées/sorties (dépôt) et courses de transfert.

Heures productives

Explication	Prestation horaire de l'offre utilisable pour les voyageurs Les heures productives comprennent : • les heures de l'horaire plus les heures de rebroussement • les heures des renforts planifiés ou effectuées. Les heures productives <u>ne comprennent pas</u> : • les courses à vide telles que les entrées/sorties (dépôt) ni les courses de transfert
Particularités	**Rebroussement en tant que changement** Si, à la place d'un simple rebroussement, un passage à une autre ligne a lieu sans course de transfert, la durée de l'intervalle doit être répartie par moitié entre les deux lignes. **Temps de rebroussement Bus** La durée d'un rebroussement est au maximum de 128 minutes, les durées plus longues doivent être considérées comme des interruptions de l'exploitation et ne doivent pas s'ajouter globalement à la durée des rebroussements. **Temps de rebroussement Chemin de fer** La durée d'un rebroussement est au maximum de 68 minutes, les durées plus longues doivent être considérées comme des interruptions de l'exploitation et ne doivent pas s'ajouter globalement à la durée des rebroussements. **Lignes coupe-accroche** Si, lors d'un rebroussement, une composition est subdivisée, (par ex. traction double avec deux rames FLIRT) et que les deux compositions poursuivent leur route sur deux lignes différentes, on compte pour chaque ligne le temps de rebroussement effectif de la composition. Autrement dit, lorsque la rame 1 continue sur une ligne A après un temps de rebroussement de 10 minutes et que la rame 2 poursuit sur une ligne B après un temps de rebroussement de 30 minutes, on compte 10 minutes de temps de rebroussement pour la ligne A et 30 minutes pour la ligne B.

Heures des véhicules de renfort

Explication	Les véhicules de renfort sont des prestations (en heures) qui ne font pas partie de l'horaire (par ex. renfort d'une course en raison d'une demande [trop] élevée), mais des prestations productives (heures).

Heures de l'horaire

Explication	Les heures de l'horaire correspondent aux temps de parcours publiés dans l'horaire ainsi qu'aux courses de renfort, de la station de départ à la station d'arrivée des différentes courses. Les heures totales de l'horaire comprennent : • Heures de l'horaire • les heures des renforts planifiées ou effectuées. Les heures de l'horaire <u>ne comprennent pas</u> • les courses à vide telles que les entrées/sorties (dépôt) ni les courses de transfert • les temps de rebroussement.

Prix de l'énergie Diesel (uniquement bus/bateaux)

Le prix doit être indiqué en francs par litre, hors TVA.

Explication	Pour les lignes de bus, il faut indiquer le prix de l'énergie (en général le prix du diesel) qui a servi à établir l'offre..

Prix de l'énergie Électricité (uniquement bus/bateaux)

Le prix doit être indiqué en centimes par kWh, hors TVA.

Explication	Éléments constituant le prix de l'énergie (par analogie à l'art. 12, al. 2, LApEl) : • montant facturé pour l'électricité (le cas échéant, y c. les garanties d'origine pour le courant écologique), • rémunération pour l'utilisation du réseau, • redevances à des collectivités publiques, • supplément perçu sur le réseau visé à l'art. 35 LEne, • coûts liés à la réserve d'énergie selon l'art. 8*b* LApEl, • puissance consommée.

Nombre de paires de courses

Explication	Nombre de paires de courses par jour selon l'horaire • Lun.-Ven. • Samedi • Dimanche et jours fériés
Particularité	Sous « nombre de paires de courses », il faut indiquer le nombre de courses de l'horaire offert le plus longtemps. Les courses ne s'effectuant que dans une direction sont considérées comme une ½ paire de courses. Les circuits sont considérés comme 1 paire de courses par trajet. Si le nombre de paires de courses par section diverge d'une section à l'autre, indiquer le nombre de paires de courses sur la section la plus fréquentée. Pour les services conditionnels avec un itinéraire différent (par ex. taxi du soir), les courses peuvent être intégrées à l'offre de la ligne en question (courses diurnes). Les courses ne s'effectuant que dans une direction sont considérées comme une ½ paire de courses. Courses avec réservation obligatoire : les courses soumises à réservation doivent également être publiées et sont considérées comme des courses régulières. Comme au moment de l'établissement de l'offre, on ignore encore si les courses feront l'objet de réservations ou non, il faut indiquer l'offre de l'horaire. L'offre doit être établie sur la base des valeurs empiriques du nombre de courses non effectuées (par ex. si seule la moitié des courses ont été effectivement réalisées au cours des dernières années, seule la moitié des coûts variables doit être proposée).

Longueur des lignes

Explication	Longueur en km, indiquée sous forme « km,mmm », de la ligne ou de la section offerte dans une direction. Si les lignes n'ont pas la même longueur à l'aller et au retour, il faut indiquer la longueur des lignes pour chacun des deux itinéraires.

Charge des sections (min. / max.)

Explication	En vertu de l'art. 9 OITRV, les sections les plus (« max : ») et les moins (« min. ») chargées d'une ligne sont déterminantes pour l'offre. Pour définir celle-ci, il faut tenir compte de la demande en TRV d'une ligne et non de la demande éventuelle d'une partie du transport local d'une ligne. Cela signifie que l'un des deux arrêts indiquant la charge moyenne minimale et maximale doit se trouver hors du réseau de lignes du transport local. Conformément à l'art. 5 OTV, on considère comme faisant partie du transport local un périmètre de 1,5 km autour de l'arrêt le plus proche d'une ligne de transport régional des voyageurs (en règle générale la gare). Pour les différences d'altitude, la distance déterminante est de 1 km pour 100 m de dénivelé. En règle générale, c'est la ligne à vol d'oiseau qui est déterminante entre les arrêts ; dans des circonstances particulières (par ex. lorsque le chemin à pied est nettement plus long que la ligne droite en raison d'obstacles tels qu'une rivière ou une autoroute), on peut prendre en compte la distance du chemin réel. Exemple : Une ligne mène de « Gare » à « Entreville, chemin de l'orée » en passant par «Villageuntel, place du village ». La section la plus chargée de la ligne se trouve entre les arrêts « Gare » et « Place du village », la distance à vol d'oiseau n'est que de 800 m, la section « Gare » – « Village » est considérée comme transport local et n'est donc pas prise en compte pour définir l'offre de la ligne. La distance entre les arrêts « Gare » et « Entreville, chemin de l'orée » est de 1,8 km. La charge de la section « Villageuntel, place du village » – « Entreville, chemin de l'orée » sera donc prise en compte pour définir l'offre.
Particularité	Pour les **installations de transport à câbles**, indiquer la charge journalière moyenne des différentes sections du lundi au vendredi.

Par dérogation à l'ancien « Guide des indices TRV », les indicateurs heures de l'horaire, nombre de paires de courses, longueur de la ligne et charge des sections doivent désormais également être saisis dans le cadre des comptes annuels. Ces données sont nécessaires pour les évaluations et les analyses des données effectives et doivent donc être fournies à nouveau, même lorsqu'elles sont identiques à celles de l'offre.

Digression : ruptures d'offre

Explication	Conformément à l'art. 31, al. 2, OITRV, les lignes au sens de l'art. 9 OTV peuvent être subdivisées ou regroupées. Pour les lignes ferroviaires qui traversent des nœuds importants, les antennes des lignes sont généralement distinctes dans les offres (par ex. pour la ligne S1 Fribourg/Freiburg - Bern - Thun, les antennes Fribourg/Freiburg - Bern et Bern - Thun figurent séparément dans l'offre => deux sections de ligne / lignes de l'offre). **Temps de rebroussement** Si une ligne est subdivisée en deux sections de ligne, le temps de rebroussement au nœud est attribué pour moitié à chacune des deux lignes de l'offre. **Personnes embarquées** Lorsqu'une ligne est subdivisée en deux sections de ligne, les passagers qui restent assis doivent être comptés comme personnes embarquées pour la section suivante. **Exemple :** S1 Fribourg/Freiburg - Bern => 50 personnes embarquées à destination de Berne, 10 personnes embarquées à destination de Thoune. S1 Bern - Thun => 30 personnes embarquées à Berne, 10 passagers restent assis S1 Fribourg/Freiburg - Bern => 60 personnes embarquées S1 Bern - Thun => 40 personnes embarquées

5 Cas spéciaux Bus

5.1 Types de propulsion

Les bus sont classés par type de propulsion :

Propulsion	Description
Diesel/essence	Propulsion au moyen d'agents énergétiques d'origine fossile (y. c. hybrid)
Électricité	Bus électriques à batterie
Autres	Bus fonctionnant au biogaz, à pile à combustible, …

5.2 Catégorie de véhicule

Les véhicules utilisés ont une grande influence sur la structure des coûts d'une ligne. En complément des indices qui se rapportent aux kilomètres productifs, on présente des indices analogues qui prennent en considération la taille des véhicules utilisés.

Par mesure de simplification, le nombre de places des bus est prescrit. À cet effet, on a défini des catégories de bus en fonction du type ou de la longueur du bus.

Directives de l'OFT pour chaque catégorie de véhicule (correspond à une capacité moyenne) :

Catégorie de véhicule	Description	Capacité
Minibus	longueur < 9 m	nombre effectif de places assises
Midibus	9 m ≤ longueur du bus < 11 m	60 places
Bus standard	11 m ≤ longueur du bus < 13 m	90 places
Bus de 15 m	13 m ≤ longueur du bus < 18 m	115 places
Bus à deux étages	Bus à deux niveaux	115 places
Bus articulé	Bus en deux segments	140 places
Bus bi-articulé	Bus en trois segments	220 places
Trolleybus	Trolleybus rigide	90 places
Trolleybus articulé	Trolleybus en deux segments	145 places
Trolleybus bi-articulé	Trolleybus en trois segments	220 places
Autres	Par ex. remorque voyageurs	Nombre effectif de places assises

6 Chiffres-clés

6.1 But des chiffres-clés

Les chiffres-clés mettent en relation les indicateurs recensés (données de base). Ils permettent une évaluation comparable des prestations en transport régional de voyageurs (TRV) et aident l'OFT ainsi que les commanditaires

- à évaluer l'efficience des offres,
- à plausibiliser les offres,
- à comparer les valeurs théoriques et les valeurs effectives et
- à effectuer des analyses sur plusieurs années.

Les chiffres-clés fournissent des indications ; ce ne sont pas des évaluations finales. Les écarts notables indiquent où un examen approfondi s'impose. Les causes sont examinées en concertation avec les ET.

6.2 Vue d'ensemble des chiffres-clés

A. Chiffres-clés des coûts

CC/km	Coûts complets / kilomètres productifs
CC/pl.km	Coûts complets / places-kilomètres
CC/h.prod.	Coûts complets / heures productives
CC/vkm	Coûts complets / voyageurs-kilomètres
CC/voy.	Coûts complets / personnes embarquées

B. Chiffres-clés des recettes

Pr./km	Produits / kilomètres productifs
Pr./pl.km	Produits / places-kilomètres
Pr./h.prod.	Produits / heures productives
Pr./vkm	Produits / voyageurs-kilomètres
Pr./voy.	Produits / personnes embarquées

C. Chiffres-clés des indemnités

Ind./km	Indemnité / kilomètres productifs
Ind./pl.km	Indemnité / places-kilomètres
Ind./h.prod.	Indemnité / heures productives
Ind./vkm	Indemnité / voyageurs-kilomètres
Ind./voy.	Indemnité / personnes embarquées

D. Chiffres-clés des structures et de l'efficience

Charge de la ligne	Voyageurs-kilomètres / kilomètres productifs
Vitesse moyenne	Kilomètres productifs / heures productives
Efficacité de l'horaire	Heures de l'horaire / heures productives
Degré de couverture des coûts	Produits / coûts
Vitesse de déplacement	Kilomètres productifs / heures de l'horaire
Voyageurs par km	Personnes embarquées / kilomètres productifs
Taux d'utilisation	Voyageurs-kilomètres / places-kilomètres
Distance moyenne parcourue	Voyageurs-kilomètres / personnes embarquées
Capacité moyenne des véhi-cules	Places-kilomètres / kilomètres productifs

7 Classification des lignes

7.1 But de la classification

La classification des lignes crée les conditions qui permettent des comparaisons pertinentes des chiffres-clés. Étant donné que les lignes diffèrent considérablement au niveau des moyens de transport, de l'offre, de la demande, de la topographie et des conditions d'exploitation, des comparaisons directes entre toutes les lignes ne sont pas pertinentes.

La classification en catégories permet de regrouper les lignes présentant des caractéristiques structurelles similaires. Ainsi,

- les chiffres-clés peuvent être interprétés de manière comparable,
- il n'y a pas de distorsions des évaluations statistiques et
- les écarts indiquent effectivement des différences pertinentes au niveau de l'offre ou de la demande.

7.2 Catégories

Au total, les lignes sont classées en 25 catégories selon les moyens de transports Chemin de fer, Bus, Bateau et Installations à câbles :

Voie normale	Description	Genre
RER	Offre dense (au moins cadence semi-horaire), capacité dès 350 places assises, desserte de l'agglomération	S, L
Ligne régionale	Cadence généralement horaire, liaisons entre les centres et les espaces ruraux	R, TER
Train direct	Liaison suprarégionale et liaison entre des lieux régionaux importants avec peu d'arrêts et une vitesse de circulation accrue	RE, PE, IR
Ligne nocturne	Transport nocturne sur un réseau RER ou régional, principalement en fin de semaine	SN
Chargement des automobiles	Transport de véhicules moteurs accompagnés	
Cas spécial/autres	Services spéciaux	

Voie étroite	Description	Genre
Ligne régionale	Cadence généralement horaire, liaisons des localités de la région dans l'espace rural	R
RER	Offre dense (au moins cadence semi-horaire), capacité dès 350 places assises, desserte de l'agglomération	S
Tram/métro (TRV)	Transports par tram ou métro avec fonction de desserte	
Tram/métro (TL)	Transports par tram ou métro pour assurer la desserte fine en transport local	
Train direct	Liaison suprarégionale et liaison entre des lieux régionaux importants avec peu d'arrêts et une vitesse de circulation accrue	RE, IR, PE
Ligne touristique	Lignes ferroviaires servant en premier lieu au tourisme, souvent avec une part élevée de sections à crémaillère	
Ligne nocturne	Transport nocturne sur un réseau RER ou régional, principalement en fin de semaine	SN

Chargement des automobiles;	Transport de véhicules moteurs accompagnés
Cas spécial/autres	Services spéciaux

Route	Description	Genre
Agglo/urbain	Lignes de bus en zone urbaine, utilisation au moins partielle de bus articulés, lignes à forte utilisation (> 10 %)	
Ligne régionale	Liaison entre au moins deux localités, y c. desserte de base, sans les offres à part touristique notable ni servant principalement à la desserte fine.	
Transport local (TL)	Desserte fine au sein des villes et des communes	
Ligne touristique	Lignes de bus servant en premier lieu au transport touristique, parfois uniquement exploitation saisonnière	
Ligne nocturne	Bus de nuit en transport régional, principalement le week-end	M, N
Cas spécial/autres	services spéciaux (y c. bus sur appel, courses de renfort et de remplacement de trains)	

Formes spéciales	Description	Genre
Bateau, engin flottant	Navigation publique à passagers sur les eaux intérieures	
Téléphérique à va-et-vient	Installation à câbles avec une ou deux cabines circulant en mode va-et-vient	
Funiculaire	Installation à câbles guidée par rail sur des sections abruptes	
Téléphérique à mouvement continu	Télécabine ou téléphérique dont les cabines circulent continuellement	