

RAPPORT ANNUEL SUR LE MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR ET SUR LES GARES ROUTIÈRES EN FRANCE EN 2024



> Juin 2025

Crédits photos couverture : Agence REA, BlaBlaCar, FlixBus, Pem Avignon, Olivier Chalmeau

Crédits photos des chapitres : Métropole de Lyon (page 11), Régie Régionale des Transports Publics de la Haute-Garonne, (page 11 et 12)

Crédits icônes des chapitres : Edy Subiyanto, Izwar Muis, Gregor Cresnar et Llisole sur www.thenounproject.com, Microsoft

INTRODUCTION

10ÈME RAPPORT ANNUEL DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS DE L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES TRANSPORTS

La dixième édition du rapport annuel de l'Autorité de régulation des transports (ART) sur le marché du transport routier de voyageurs et des gares routières porte sur la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2024. Elle présente :

- les caractéristiques des gares et arrêts routiers en France et les services proposés aux voyageurs et transporteurs dans ces gares ;
- le bilan des actions régulatoires de l'ART relatives aux gares routières ;
- l'état du marché des autocars en services librement organisés en 2024 et son évolution pluriannuelle ;
- le bilan des liaisons de 100 kilomètres ou moins ;
- l'état de la concurrence sur le marché des autocars.

L'ART publie également sur son site internet, en accompagnement de ce rapport, l'ensemble des données relatives au marché du transport routier de voyageurs, accessible en Open Data et en datavisualisation, et les fiches régionales ainsi que leurs données. Les données concernant les années 2015 à 2023 peuvent être considérées comme consolidées. Les données relatives à l'année 2024 sont à considérer comme provisoires.

CONTEXTE DU RAPPORT ANNUEL DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a libéralisé le transport régulier de voyageurs par autocar, en instaurant toutefois un encadrement pour les liaisons de 100 kilomètres ou moins. De plus, l'ordonnance n° 2016-79 du 29 janvier 2016 relative aux gares routières vise à garantir à tous les opérateurs de transport un accès objectif, transparent et non discriminatoire à ces aménagements.

Dans le cadre de sa mission visant à concourir au bon fonctionnement du secteur du transport routier de voyageurs, le législateur a confié à l'Autorité de régulation des transports :

- l'observation du marché, à travers des collectes de données régulières auprès des opérateurs, permettant de porter à la connaissance de l'ensemble des parties prenantes les informations et analyses tirées de leur exploitation ;
- la régulation de l'accès aux gares routières et autres aménagements de transport routier afin d'assurer à l'ensemble des opérateurs de transport les conditions d'un accès équitable et non discriminatoire ;
- l'instruction des projets de décision des autorités organisatrices de transport d'interdiction ou de limitation des services routiers sur les liaisons de 100 kilomètres ou moins, afin de garantir que l'exploitation de ces derniers ne porte pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique de services publics conventionnés sans interdire l'émergence d'offres nouvelles.

Le présent rapport est établi en application des articles L. 3111-23 et L. 3114-9 du code des transports qui prévoit, d'une part, que « *l'Autorité de régulation des transports établit chaque année un rapport portant sur les services de transport public routier de personnes librement organisés* », d'autre part, que « *le rapport prévu à l'article L. 3111-23 porte également sur les aménagements relevant de l'article L. 3114-1** ». »

* Aménagements accessibles au public, situés ou non sur les voies affectées à la circulation publique, destinés à faciliter la prise en charge ou la dépose de passagers des services réguliers de transport routier

SOMMAIRE

01	Caractéristiques des gares routières	7
02	Services en gares routières	10
03	Marché du transport par autocar librement organisé	13
04	Résultats économiques, sociaux et environnementaux des autocars librement organisés	17
05	Qualité de service du transport par autocar librement organisé	19
06	Situation concurrentielle sur le marché du transport par autocar librement organisé	20

SYNTHÈSE

La dixième édition du rapport annuel sur le marché du transport routier de voyageurs et sur les gares routières en 2024 confirme un niveau élevé du trafic des autocars librement organisés et un marché en expansion. L'offre, en termes de fréquence et de distances parcourues, ainsi que la fréquentation, tant domestique qu'internationale, ont toutes deux dépassé les niveaux élevés enregistrés en 2019.

Depuis la libéralisation du secteur en 2015, plus de 100 millions de passagers ont été transportés par les autocars librement organisés, dont 17 % n'auraient pas voyagé si ce mode de transport n'avait pas existé. Après une phase de développement rapide jusqu'en 2019, le secteur se consolide avec un duo d'opérateurs nationaux qui, depuis 2022, densifient leur réseau de liaisons domestiques et internationales sur une base stable de 200 villes françaises desservies. Les activités des autocars librement organisés ont généré des recettes domestiques de plus d'un milliard d'euros depuis 2015 et ont employé en moyenne 2 200 ETP par an.

Le transport par autocar figure parmi les plus économiques (6 € par passager pour 100 km en 2024) tout en ayant un impact environnemental positif. Comparé aux voitures individuelles, il permet une économie de 15 000 tonnes de CO₂ par an, et par rapport aux trains Intercités thermiques, les émissions des autocars SLO sont moindres de 20 g de CO₂ par passager.km.

En matière de régulation économique, la régulation des gares routières a permis la mise en place de règles d'accès aux gares plus équitables, et la mise en évidence du rôle central de ces gares routières, notamment leur qualité de service qui reste un maillon faible dans le développement du secteur.

01. Caractéristiques des gares routières



- La fréquentation moyenne des gares routières a fortement progressé entre 2019 et 2024 (+40 %).
- La gare de Bercy reste la plus fréquentée (environ 5 millions de passagers), et celle qui propose le plus de destinations (près de 500 destinations). Suivent les gares de Lyon, Grenoble et Marseille.

Focus: Les solutions envisagées à la suite du projet de fermer la gare routière de Bercy-Seine

- Le tarif moyen d'accès augmente de 5 % en 2024 pour s'établir à 5,17 € HT le toucher de quai.

02. Services en gares routières



- Le niveau d'équipement reste en-deçà des standards attendus. Or, un déficit de qualité des gares pourrait limiter l'attractivité de ces services pour les usagers et les inciter à renoncer à emprunter les autocars longue distance.
- La synthèse des travaux du comité de concertation des gares en 2024 a mis en lumière deux axes prioritaires de progrès pour mieux adapter ces infrastructures aux besoins contemporains des usagers : une information véritablement dynamique et l'accès à la billetterie physique.

03. Marché du transport par autocar SLO



- Le trafic des autocars SLO progresse sur un an et dépasse le niveau de 2019 : d'une part, l'offre dépasse de 10 % celle de 2023 avec un niveau record de départs (830 départs quotidiens) et d'autocars.km (120 millions). D'autre part, avec 11 millions de passagers domestiques et 18 millions de passagers au total, la fréquentation est supérieure au niveau de 2019, y compris pour la partie domestique (+5 %). Cette dernière a même augmenté plus fortement sur un an (+14 %) que la partie internationale (+6 %).
- Le nombre de passagers empruntant les liaisons de 100 km ou moins dépasse le niveau élevé de 2019 et atteint son plus haut niveau. Le niveau d'offre sur ce type de liaison est quasi identique à 2023, année qui avait atteint le plus haut niveau depuis la libéralisation du secteur.

Focus: Bilan de dix ans de régulation des liaisons de 100 km ou moins

- La recette moyenne par passager pour 100 km baisse de 5 % sur un an et s'établit à 6 euros en 2024. Pourtant, grâce à la progression de la fréquentation, les recettes domestiques du secteur augmentent de 6 % entre 2023 et 2024 et atteignent un niveau record à plus de 180 millions d'euros.
- Le nombre d'ETP du secteur augmente sur un an et réduit l'écart avec le niveau élevé de 2019 à 7 %. Avec un taux de remplissage qui reste élevé, les émissions de CO₂ des passagers SLO restent stables autour de 23 g d'équivalent CO₂ par passager.km, presque cinq fois moins que pour une voiture particulière.

05. Qualité de service des autocars SLO



- Les annulations représentent 1,0 % des départs d'autocars programmés en 2024, en légère hausse de 0,2 point par rapport à 2023.
- Le taux de retard se dégrade nettement en 2024. Près d'un quart des autocars ayant effectivement circulé en 2024 arrivent à leur terminus avec un retard de plus de 15 min, en hausse de 2,5 points.

- Au dernier trimestre 2024, les liaisons opérées par les deux opérateurs à la fois représentent 94 % des passagers transportés, un chiffre en hausse par rapport aux années passées. Pourtant, le prix moyen des liaisons avec concurrence augmente plus vite que celui des liaisons sans concurrence, resserrant ainsi l'écart entre deux catégories.
- Le rapprochement tarifaire un peu paradoxal des liaisons sans et avec concurrence SLO peut s'expliquer par la forte fréquentation internationale qui a une incidence sur les tarifs sans être elle-même concernée par la concurrence domestique.

06. Concurrence sur le marché des autocars SLO



01

CARACTÉRISTIQUES DES GARES ROUTIÈRES



	Niveau (2024)	Évolution sur un an (2023-2024)	Évolution par rapport à 2019
▪ Nombre d'aménagements desservis par les SLO	279	-2 %	-21 %
▪ Nombre de mouvements d'autocars SLO (millions)	1,3	+11 %	-4 %
▪ Nombre de passagers pris en charge et déposés dans les aménagements de transport routier* (millions)	27	+14 %	+11 %
▪ Fréquentation moyenne par aménagement* (milliers)	97	+17 %	+40 %

* Y compris les passagers voyageant sur les liaisons internationales

La fréquentation moyenne des gares a fortement progressé entre 2019 et 2024

En 2024, 27 millions de passagers ont été pris en charge ou déposés dans 279 aménagements de transport routier, répartis sur près de 200 unités urbaines (41 unités urbaines de moins par rapport à 2019). La fréquentation moyenne par infrastructure est de 97 000 passagers (soit 40 % de plus par rapport à 2019). Cependant, la fréquentation demeure fortement hétérogène selon les unités urbaines desservies (Figure 1). Au total, 1,3 million de mouvements d'autocars ont été enregistrés au cours de l'année 2024.

Cinq unités urbaines concentrent plus de 36 % des mouvements SLO, dont la moitié dans la seule unité urbaine de Paris (240 814 mouvements SLO). Au sein de l'agglomération parisienne, qui accueille 6,7 millions de passagers, la gare de Paris Bercy-Seine constitue le principal nœud de desserte, captant à lui seul plus de 71 % des passagers SLO de l'unité urbaine.

Le reste de la fréquentation francilienne se répartit entre vingt points d'arrêt, parmi lesquels se distinguent le terminal Jules Verne à La Défense (plus de 11 % de l'unité urbaine), les gares routières de l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle (plus de 5 %) et d'Orly (plus de 3 %) et l'arrêt de Paris Château de Vincennes (plus

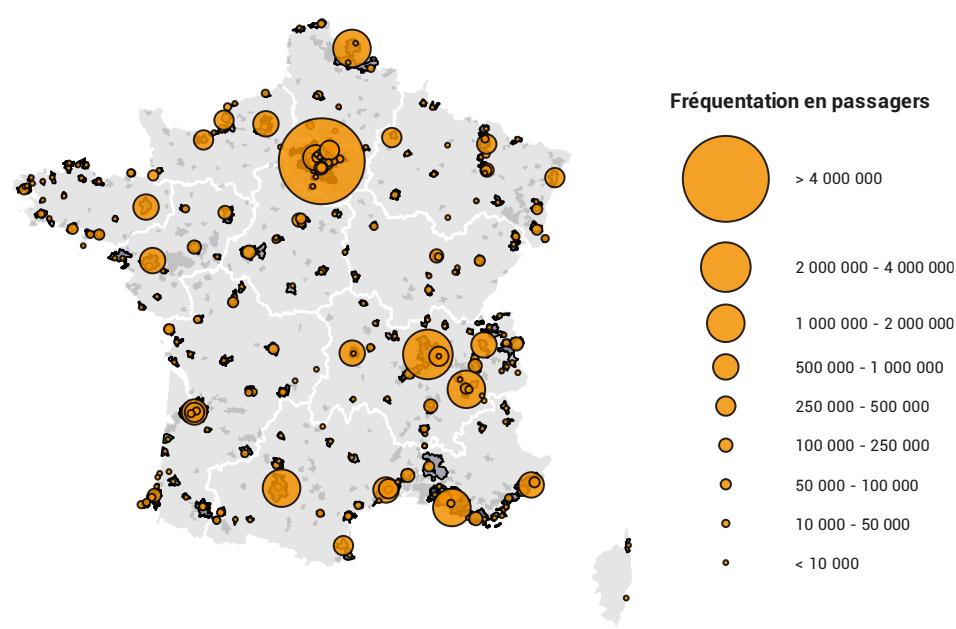
de 4 %), ce dernier ayant temporairement accueilli les passagers SLO pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.

Les autres unités urbaines se détachent nettement de l'agglomération parisienne. Par ordre décroissant de fréquentation, il s'agit de Lyon, qui constitue la deuxième destination la plus fréquentée par les SLO (2,69 millions de passagers), Marseille-Aix-en-Provence (1,38 million de passagers), puis Grenoble (1,25 million de passagers) et enfin Toulouse (1 million de passagers).

Les gares routières (voir la typologie des aménagements de transport routier en annexe) concentrent la majeure partie de la fréquentation (70 % des voyageurs SLO), suivies des arrêts routiers (14 %), haltes routières (9 %) et arrêts sur parking (7 %).

Les gares bien connectées sont privilégiées : 79 % des passagers SLO sont accueillis dans des aménagements adossés à une gare ferroviaire, 7 % dans des aménagements adossés à un aéroport, 2 % dans des aménagements adossés à une gare de péage autoroutière. Seulement 12 % des passagers sont accueillis dans un point routier sans adossement.

Figure 1 – Fréquentation des aménagements de transport routier en 2024 (en nombre de passagers)



CARACTÉRISTIQUES DES GARES ROUTIÈRES (2/3)

Dix hubs nationaux concentrent plus de la moitié de la fréquentation totale des autocars SLO et le plus grand nombre de destinations

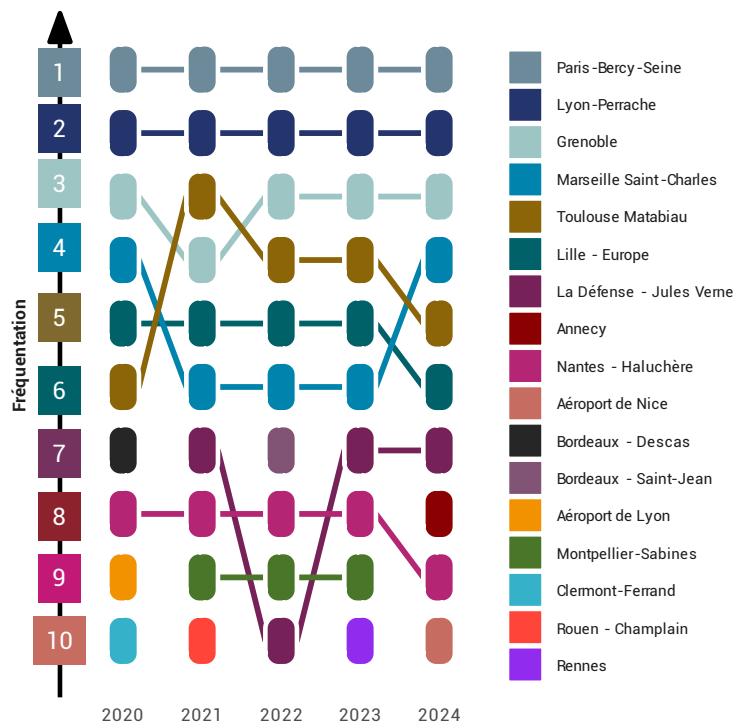
Depuis plusieurs années, les SLO concentrent leurs dessertes sur un réseau national de gares stable. Plutôt que d'ajouter de nouvelles gares, ils assurent de nouvelles liaisons entre les destinations déjà desservies (voir aussi chapitre 3, page 13). Vingt gares nationales accueillent à elles seules plus de 70 % des passagers SLO.

Au cœur de ce réseau, dix hubs concentrent plus de la moitié de la fréquentation totale des SLO. Parmi ces gares, la part des destinations internationales varie de 42 % (gare de Nantes-Haluchère) à 70 % (gare routière de Paris-Bercy). En particulier, la gare de Paris-Bercy enregistre un recul de 22 % de ses destinations internes par rapport à 2019, et de 6 % par rapport à 2023, tandis que le nombre de ses destinations internationales a doublé depuis 2019 et progressé de 11 % par rapport à 2023.

En 2024, les gares routières d'Annecy et de l'aéroport de Nice intègrent, pour la première fois, le classement des dix gares les plus fréquentées de France.

La gare de Paris-Bercy confirme son statut de gare internationale en accueillant, en 2024, 4,7 millions de passagers, y compris les passagers voyageant sur les liaisons internationales – sans inclure ceux transitant par l'arrêt de substitution mis en place durant la fermeture liée aux Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 (Paris Château de Vincennes - plus de 0,2 million de passagers). Elle est connectée à 488 destinations, dont 340 vers l'international. Elle est suivie par les gares de Lyon (236 destinations dont 170 vers l'international), et de Grenoble (122 destinations, dont 56 vers l'international).

Figure 2 – Les dix aménagements de transport routier les plus fréquentés



Source : ART

Focus : Les solutions envisagées à la suite du projet de fermer la gare routière de Bercy-Seine

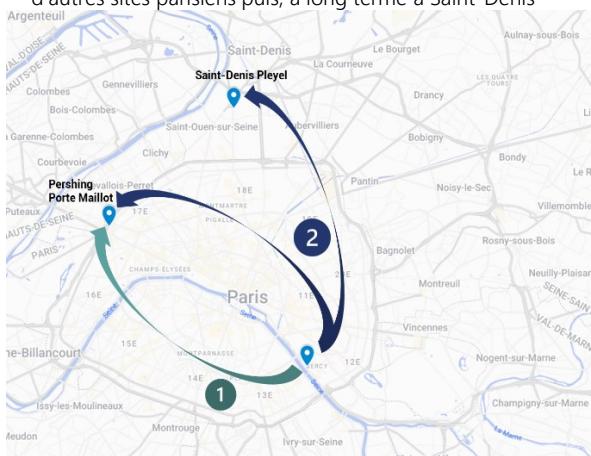
En juin 2024, l'ART a publié un rapport intitulé « Accueil des autocars librement organisés en Île-de-France », fruit de travaux menés avec les acteurs du secteur à partir de décembre 2023, à la suite de l'annonce de la fermeture de la gare routière de Bercy par la Mairie de Paris.

Ce rapport précise les conditions à réunir pour un accueil adapté des services librement organisés (SLO) en Île-de-France :

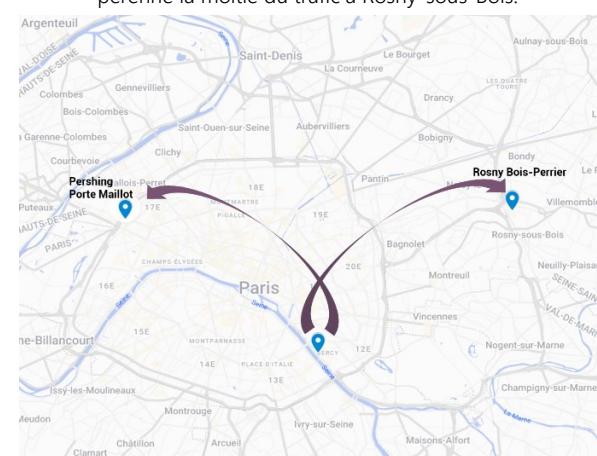
- Une localisation centrale, ou permettant une bonne accessibilité au centre de Paris, et un nombre limité de gares pour le report,
- Un niveau de qualité de service conforme aux standards internationaux, et
- Une capacité suffisante : au moins 35 quais pour répondre à la demande actuelle.

Le rapport conclut sur deux stratégies possibles de réorganisation du trafic :

[Scénario 1] Déménager dans un premier temps le trafic sur d'autres sites parisiens puis, à long terme à Saint-Denis



[Scénario 2] Déménager dès maintenant et de façon pérenne la moitié du trafic à Rosny-sous-Bois.



Fin 2024, le ministre des Transports a chargé le préfet d'Île-de-France de statuer sur l'avenir de la gare routière de Bercy. Ont ainsi été menés des travaux, s'appuyant notamment sur les travaux de l'ART et en concertation avec les acteurs du secteur, en vue d'identifier les conditions et les calendriers dans lesquels les sites privilégiés dans le rapport de l'ART pourraient accueillir les SLO.

CARACTÉRISTIQUES DES GARES ROUTIÈRES (3/3)

En 2024, 91 % des voyageurs SLO ont été pris en charge ou déposés dans des aménagements inscrits au registre public tenu par l'ART

Le registre public des gares routières tenu par l'ART vise à informer les SLO de l'offre disponible et des conditions d'accès aux gares (localisation, interlocuteurs, capacités d'accueil). Il permet également d'observer et d'évaluer la qualité de service au sein des gares routières.

Au 31 décembre 2024, le registre recensait 342 aménagements de transport routier, soit 6 de plus en un an. Seuls 39 % des aménagements inscrits au registre, soit 132 aménagements, sont desservis par les SLO. Ces aménagements (desservis par les SLO et inscrits au registre) concentrent 91 % des voyageurs.

Pour une régulation efficace, l'ART favorise le dialogue avec les exploitants lors de l'élaboration des règles d'accès à leurs aménagements

L'ART maintient un dialogue constant avec les exploitants de gares routières, favorisant les échanges en amont de la formalisation des règles d'accès. En effet, nombreux d'entre eux prennent contact avec l'ART avant même de notifier leurs règles d'accès, une démarche encouragée par l'ART pour améliorer l'efficacité et éviter les ajustements nécessaires a posteriori. Ces échanges offrent également l'opportunité de clarifier les objectifs de la réglementation sur l'accès aux gares routières et de rappeler les décisions publiées par l'ART à ce sujet.

Ils permettent aussi de souligner les aspects essentiels des règles d'accès, notamment veille à la transparence, à l'objectivité et à l'absence de discrimination, en particulier sur les trois points suivants :

- L'**allocation des capacités**, c'est-à-dire l'attribution de quais aux transporteurs, qui doit être menée selon un processus transparent, équitable, clairement défini et sans distinction entre services conventionnés et services librement organisés ;
- La **tarification des prestations**, où l'ART veille à ce que les redevances exigées ne dépassent pas les coûts et à ce que toute différenciation tarifaire repose sur des critères d'usage objectifs ;
- La **présentation claire des prestations de base et des prestations complémentaires** qui doit offrir une description exhaustive et compréhensible des différents services proposés aux transporteurs.

Dans ce cadre, plusieurs rencontres de travail ont eu lieu cette année entre l'ART et des exploitants, notamment ceux des gares routières d'Angoulême, Metz, Versailles, Nice Aéroport et Chartres.

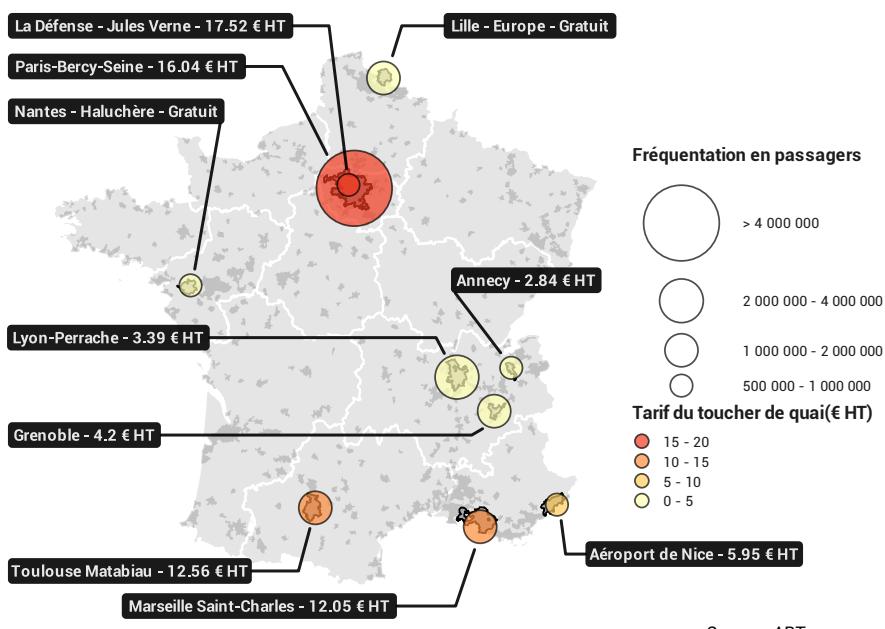
Le tarif moyen d'accès augmente en 2024 pour s'établir à 5,17 € HT le toucher de quai

En tant que régulateur économique, l'ART veille à ce que les tarifs d'accès reflètent les charges de l'infrastructure. En 2024, le tarif moyen d'accès aux aménagements payants a augmenté de 5 % pour s'établir à 5,17 € HT le toucher de quai. La redevance moyenne d'accès est de 41 centimes d'euros par passager (50 centimes d'euros en 2023), le poids des redevances d'accès représentant 2,5 % (2,9 % en 2023)* du prix moyen du billet.

73 % des aménagements desservis par les SLO demeurent accessibles gratuitement. Néanmoins, 60 % des mouvements SLO transitent par des aménagements à accès payant. Au total, 74 aménagements payants ont été desservis cette année contre 71 en 2023. Parmi ces derniers, 88 % appliquent un tarif d'accès inférieur ou égal à 10 €.

Seuls neuf aménagements dépassent ce seuil, parmi lesquels la gare de Paris-Bercy et le terminal Jules Verne à la Défense, qui pratiquent les tarifs le plus élevés. Ces deux sites ont par ailleurs augmenté leurs prix, passant respectivement de 14,92 € à 16,04 € pour la gare de Paris-Bercy et de 14 € à 17,52 €, pour le terminal Jules Verne, entre 2023 et 2024, et se rapprochant ainsi de la borne médiane des prix pratiqués par les grandes gares routières européennes (à l'exception de la gare Victoria de Londres qui facture un toucher de quai d'environ 50 €, les prix pratiqués par les gares routières des grandes villes européennes se situent entre 15 € et 20 € par toucher de quai).

Figure 3 - Tarifs d'accès aux dix gares les plus fréquentées



Source : ART

* Voir aussi le quatrième volume du bilan multimodal du transport de voyageurs en France sur l'année 2023 qui compare le poids des charges globales (carburant, péages et redevances et TVA) dans le prix du billet des différents modes.

02

SERVICES EN GARES ROUTIÈRES



Le niveau d'équipement des grandes gares nationales reste en deçà des standards attendus

Malgré une fréquentation élevée, certaines grandes gares routières affichent encore un niveau d'équipement* en deçà des standards attendus. En 2024, la gare routière d'Annecy, nouvellement entrée dans le classement des dix gares les plus fréquentées, rejoint Marseille Saint-Charles et Toulouse parmi les sites satisfaisant la totalité, ou la quasi-totalité des critères de qualité attendus par les usagers dans une grande gare routière.

Toutefois, trois des dix gares ne remplissent pas la moitié de ces critères. Trois gares sur les dix les plus fréquentées ne proposent pas d'information dynamique. La moitié des grandes gares ne dispose pas d'une offre de billetterie.

Un déficit de qualité des gares pourrait fortement altérer l'expérience des usagers de ces services et les inciter à renoncer à emprunter les autocars longue distance. En 2024, Lille Europe recule au sixième rang en termes de fréquentation. Elle n'offre aucun des neufs services cités ci-dessous, et ne propose qu'un simple abribus pour plus de 1 million de passagers annuels. Avec Nantes-Haluchère, elle fait partie des deux seules gares du classement à ne pas avoir retrouvé leur niveau de fréquentation

de 2019, ce qui peut s'expliquer notamment par une qualité de service insuffisante susceptible de freiner l'attractivité de ce mode de transport.

Tout en maintenant des tarifs d'accès raisonnables, certaines gares françaises assurent un bon fonctionnement et une qualité de service satisfaisante. Selon le modèle économique choisi, certaines gares couvrent leurs charges d'exploitation par les recettes et ne dépendent pas des financements publics (par exemple, la gare d'Aix-en-Provence, dont la qualité est reconnue, est financée à 100 % par les recettes).

Les analyses menées en 2024 dans l'étude visant à identifier des solutions d'accueil des autocars longue distance en Île-de-France montrent bien qu'une tarification adaptée à la nature de la gare, à ses équipements et au niveau de service souhaité peut assurer l'équilibre économique d'une gare routière, en couvrant les charges d'exploitation et ses investissements courants, à l'instar de plusieurs grandes gares européennes, telles que celles de Berlin ou de Londres ([Accueil des autocars librement organisés en Île-de-France](#), ART, 2024).

Figure 4 – Équipements disponibles* dans les 10 gares routières les plus fréquentées de France
(gares classées par niveau de fréquentation)

	Personnel sur site	Information dynamique	Billetterie	Salle d'attente	Sanitaires	Distributeur de boissons	Restauration	Accès wifi	Salle de repos conducteurs
Paris Bercy	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓
Lyon Perrache	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✗	✓	✗
Grenoble	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓
Marseille Saint-Charles	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Toulouse	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓
Lille-Europe	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Terminal Jules Verne	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✗	✗	✗
Annecy	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nantes Haluchère	✗	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✗
Aéroport de Nice	✓	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗

* La simple présence d'un équipement ne suffit pas à assurer une bonne qualité de service en gare. D'autres facteurs doivent également être pris en compte, tels que la propriété, l'entretien régulier des installations, ou la sécurisation des lieux.

Source : ART d'après exploitants d'aménagements

SERVICES EN GARES ROUTIÈRES (2/3)

Les modèles de gestion des gares peuvent varier selon le modèle économique adopté par l'exploitant

La comparaison des modèles économiques des gares routières de Grenoble, de Toulouse et d'Aix-en-Provence met en lumière des choix de gestion différents.

La gestion de la gare routière de **Grenoble** est confiée à un prestataire privé dans le cadre d'un marché public, rémunéré de manière forfaitaire par la Région, sans lien direct avec les recettes, qui sont reversées à l'autorité organisatrice.

Ses principales recettes proviennent des redevances de quai et de commissions sur la vente de snacks. Les charges de fonctionnement incluent la masse salariale (410 k€/an), la location des locaux (300 k€/an), et la maintenance des équipements d'information (environ 30 k€/an). Le ratio recettes/dépenses est

faible (33 %), ce qui reflète une forte dépendance aux financements publics.

À **Toulouse**, le modèle en régie est soutenu par des recettes issues des redevances, ventes et subvention d'exploitation (47 %).

Aix-en-Provence adopte quant à elle un modèle de délégation de service public, fondé exclusivement sur les redevances, et transférant le risque financier au délégataire. Les principaux postes de dépenses sont le personnel (jusqu'à 60 %), la maintenance et l'amortissement des équipements.

Les investissements technologiques représentent une part croissante des coûts (par exemple, le remplacement des afficheurs est évalué à 200 k€ à Grenoble).

La parole à Ronan Goalen, Directeur de la Régie Régionale des Transports Publics de la Haute-Garonne, exploitant de la gare routière de Toulouse

La gare routière de Toulouse en chiffres:

- **20 quais** (dont 5 accessibles PMR-UFR) complétés d'une aire de dépose non affectée, accessibles PMR-UFR ;
- **153 000 mouvements d'autocars** ;
- **Plus de 1,5 million de passagers** (dont 1 million de passagers SLO) ;
- Services de transport desservant la gare : Réseau régional IliO, navette aéroport, réseau national et international (SLO), affrètement SNCF, occasionnels ;
- Réseaux de transport en commun proches : gare ferroviaire à 70 m, métro à 150 m, arrêts de bus urbains à 200 m ;
- Distance du centre-ville : 1,3 km ;
- Information en temps réel : 14 écrans d'information dynamique reliés au système de gestion automatisé ;
- Billetterie : 8 guichets.



La gare routière de Toulouse s'impose comme un nœud stratégique de mobilité en Occitanie, avec plus de 1,5 million de passagers accueillis en 2024. Elle bénéficie d'une desserte variée, combinant les lignes régionales IliO, la navette aéroportuaire et les services librement organisés, et joue un rôle d'interface entre les réseaux de transport locaux, nationaux et internationaux.

Ces dernières années, la gare a dû relever plusieurs défis, notamment la gestion des flux croissants de passagers et de véhicules, tout en maintenant des standards élevés de qualité, de sécurité et d'accessibilité. Bien intégrée au réseau multimodal (ferroviaire, métro, bus urbains), elle constitue un point de passage privilégié entre la péninsule Ibérique, le nord de l'Europe et les façades atlantique et méditerranéenne françaises.

Elle dispose de services essentiels : billetterie, salle d'attente, sanitaires, et un accueil reconnu pour sa clarté et son accessibilité. Cependant, certains points nécessitent des améliorations. La vétusté des sanitaires, leur propreté insuffisante et les actes de vandalisme récurrents sont régulièrement signalés. Un programme de rénovation prévoit leur remplacement par des équipements autonettoyants et payants. L'enrichissement de l'offre de restauration rapide est également envisagé, bien que des alternatives soient accessibles à proximité.

Le modèle économique : La gare routière de Toulouse est gérée en régie. Le personnel, comprenant 20 équivalents temps plein (ETP), représente 60 % des charges de fonctionnement, tandis que les charges d'exploitation et les amortissements s'élèvent respectivement à 31 % et 9 %. La gare génère des revenus à partir de plusieurs sources : taxes sur les quais (37 % des recettes), commissions sur la vente de billets (10 %), stationnement et lavage des véhicules, ainsi que des produits annexes (6 %). Elle reçoit également une subvention d'exploitation de 47 % de la part de l'AOM régionale. Les bénéfices générés par l'exploitant peuvent être réinvestis dans la modernisation des infrastructures ou reversés à l'AOM pour diminuer le coût global pour la collectivité.

Des investissements significatifs sont engagés pour moderniser les équipements, fluidifier les circulations et renforcer l'information voyageurs. Le système de gestion automatisé des flux, la rénovation des sanitaires et l'actualisation des dispositifs d'affichage numérique témoignent de cette volonté. Les travaux estimés à 150 000 euros pour sécuriser certaines zones et à 100 000 euros pour la mise à jour du système d'information voyageurs, sont réalisés dans une optique d'adaptation continue à la croissance du trafic. L'objectif est de maintenir un service de qualité tout en maîtrisant les coûts pour les usagers et les transporteurs.

SERVICES EN GARES ROUTIÈRES (3/3)

Les « Rencontres gares routières », un outil pour contribuer à l'amélioration de la qualité de service

Au regard du succès des deux premières éditions des Rencontres sur les gares routières, l'ART a organisé, le 20 septembre 2024, une nouvelle session sur le thème : « *Comment améliorer le réseau des gares routières et les services rendus aux usagers ?* »

Les actes des Rencontres 2024 ont mis en exergue trois grands enseignements :

- **Enseignement n°1 : Il apparaît nécessaire d'instaurer une instance de gouvernance locale des gares, chargée de coordonner la politique d'accueil des SLO.** Le rapport sur la gare de Bercy a révélé une carence en matière de gouvernance des gares routières : l'AOM locale, chargée du transport public conventionné, n'est en effet pas responsable de l'accueil des SLO. La refonte du modèle de gouvernance des gares, enjeu central du secteur, pourrait s'appuyer sur un cadre législatif rénové et adapté aux territoires.
- **Enseignement n°2 : Une meilleure prise en compte des flux SLO constituerait un levier stratégique pour optimiser la planification de l'offre de gares à l'échelle d'une agglomération.** Dans certaines gares, comme les gares de Grenoble ou de Toulouse, ces flux représentent environ 30 % du trafic total. Leur anticipation permettrait non seulement d'améliorer la gestion opérationnelle des infrastructures existantes, mais également d'ajuster le dimensionnement de projets structurants, à l'instar du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de Bordeaux. Il s'agirait ainsi de répondre de manière cohérente à la croissance des besoins en mobilité et en accessibilité, tout en assurant une intermodalité fluide entre les différents modes de transport (tramway, car express, autocar, train).
- **Enseignement n°3 : Pour environ 10 % des usagers des SLO, la billetterie physique en gare demeure indispensable,** que ceux-ci n'aient pas de carte bancaire, qu'ils préfèrent, par sécurité ou besoin de flexibilité, acheter leur billet sur place, ou qu'ils soient peu familiers avec internet.

Le comité de concertation, un outil pour travailler avec le secteur sur des problématiques concrètes

En 2024, le premier comité de concertation des gares s'est saisi de la problématique de *l'information et la billetterie multimodale en gare routière*. La [synthèse des travaux](#) a mis en lumière deux axes prioritaires de progrès pour mieux adapter ces infrastructures aux besoins contemporains des usagers. D'une part, l'information diffusée en gare doit devenir pleinement dynamique pour répondre aux besoins des opérateurs SLO dont les plans de transport évoluent rapidement. D'autre part, il apparaît utile de garantir un accès à la billetterie physique, soit par la mutualisation des points de vente avec les services de transport conventionnés régionaux, soit, dans les grandes gares, par l'installation de guichets dédiés à chaque transporteur.

Focus sur les travaux du comité de concertation des gares routières



1. L'information en temps réel est mieux adaptée aux besoins des opérateurs de transport

De nombreuses gares sont équipées de dispositifs d'information. Toutefois, l'information statique, comme l'affichage papier des horaires, n'est pas toujours adaptée aux spécificités des opérateurs, en particulier SLO, dont les horaires peuvent évoluer plusieurs fois par an. De plus, les services librement organisés ne disposent pas souvent, en gare, de quais qui leur soient spécifiquement attribués. Afin de bien informer les usagers, **une information en temps réel est indispensable, permettant de signaler le bon quai, l'horaire de départ et les éventuels retards.**

Le comité formule à ce titre trois recommandations :

- Assurer une **information statique multimodale, centralisée, claire et équitablement accessible à tous les opérateurs**, pour faciliter notamment le repérage dans les gares ;
- Améliorer **la qualité, la fiabilité et le format des données** afin d'en permettre une large interopérabilité ;
- **Intégrer tous les services réguliers**, y compris les SLO, aux outils de mobilité par association de service (MaaS), et rendre leur présence visible en gare, à l'image de la MAS lancée en 2024 par la Métropole de Rouen Normandie.

2. Garantir l'accès à une billetterie physique adaptée aux gares

Environ 10 % des titres des SLO sont achetés sur place, preuve que ce canal demeure important pour certains publics. Selon une étude interne de BlaBlaCar (2024), les principales motivations à l'achat en point de vente sont le contact humain (35 %), la facilité de paiement (34 %) et la nécessité d'acheter sur place (12 %).

Le comité recommande donc **des options de billetterie SLO adaptées aux gares routières**, selon les **standards** suivants :

- **Dans les petites gares** : la mutualisation des guichets existants ou l'installation d'automates multimodaux, en particulier lorsque la fréquentation dépasse 300 000 voyageurs par an ;
- **Dans les grandes gares** : la mise en place d'automates (à l'instar de la gare routière de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry) ou de guichets dédiés.

03

MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR LIBREMENT ORGANISÉ



	Niveau (2024)	Évolution sur un an (2023-2024)	Évolution par rapport à 2019
▪ Nombre de villes* françaises desservies	197	- 2 %	- 16 %
▪ Nombre de liaisons domestiques commercialisées	1 479	+ 5 %	- 3 %
▪ Volume d' autocars.km (millions)	120	+11 %	+ 9 %
▪ Nombre de départs quotidiens	832	+10 %	+ 1 %
▪ Nombre de passagers sur les liaisons domestiques (millions)	11,1	+14 %	+ 5 %
▪ Nombre de passagers.km domestiques (milliards)	3,0	+12 %	+ 2 %

* Au sens des unités urbaines

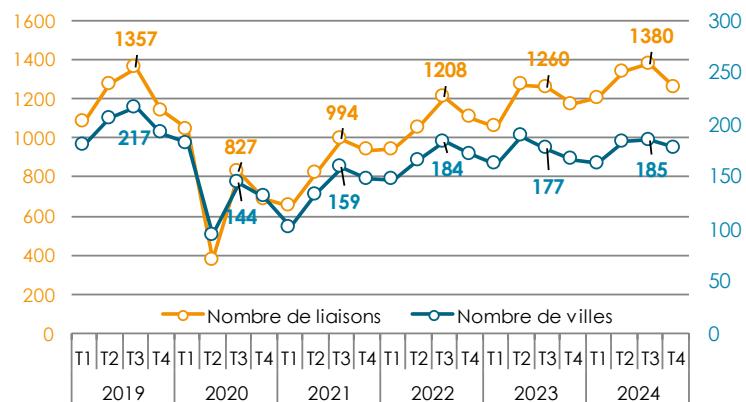
En 2024, l'offre SLO progresse de 10 % sur un an et retrouve le niveau élevé de 2019

Les opérateurs SLO ont commercialisé 1 479 liaisons domestiques pour relier 200 villes* françaises en 2024. L'offre de liaisons s'est ainsi légèrement étendue sur un an, poursuivant la densification du maillage de liaisons à partir d'une offre de dessertes stable d'environ 200 villes, constatée depuis 2022. L'offre de dessertes d'autocars (nombre de villes et de liaisons) reste inférieure de plus de 20 % à celles des trains longue distance (trains aptes à la grande vitesse et Intercités). Le nombre moyen de destinations (15) par ville augmente en 2024 (contre 13 en 2019).

En 2024, FlixBus dessert 72 % de l'offre totale de villes et 76 % des liaisons proposées, des proportions en hausse sur un an pour l'offre de villes mais stable pour celle de liaisons. Pour BlaBlaCar, les taux de couverture se stabilisent avec 67 % des villes et 53 % des liaisons opérées. Au côté du duopole des opérateurs nationaux, huit opérateurs régionaux, autant qu'en 2023, proposent 35 liaisons SLO en 2024 (-1 liaison).

La variation saisonnière de l'offre de dessertes et de liaisons s'est encore réduite en 2024 avec la part des villes et de liaisons desservies toute l'année atteignant son plus haut niveau depuis 2015 (78 % de villes et 75 % de liaisons). Le socle des dessertes permanentes (sans interruption depuis 2015) est constitué de 52 villes, stable depuis 2022.

Figure 5 – Nombre de villes* françaises desservies et de liaisons domestiques commercialisées



Source : ART d'après opérateurs SLO

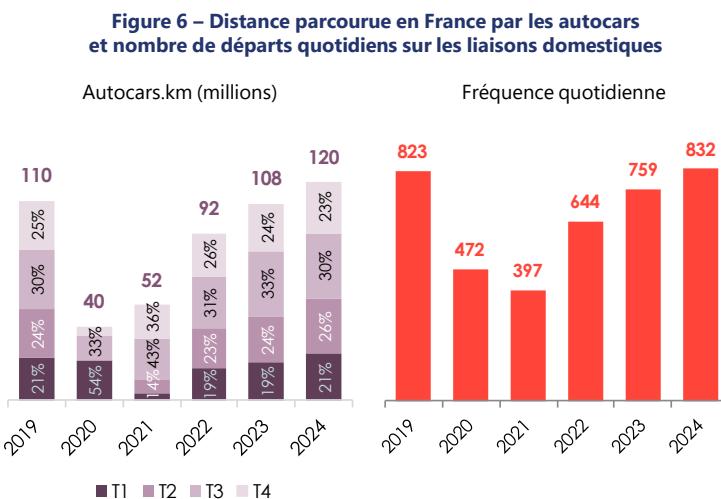
En 2024, 46 % de la population métropolitaine dispose d'un point d'arrêt à moins de 5 km de son domicile (71 % en Ile-de-France et 42 % dans les autres régions), en légère hausse par rapport à l'année précédente.

La quantité et la fréquence de l'offre d'autocars SLO ont dépassé le niveau de 2019

La distance totale parcourue par les autocars SLO en 2024 s'élève à 120 millions de km, soit le plus haut niveau jamais atteint depuis l'ouverture du marché. Le volume des autocars.km au 3^{ème} trimestre 2024 est aussi un record trimestriel, à près de 36 millions de km (+2 % sur un an et +10 % par rapport à 2019).

Avec plus de 830 départs par jour, la fréquence quotidienne augmente de 10 % sur un an et dépasse le niveau de 2019. On note également des variations trimestrielles moins fortes en 2024 par rapport aux années précédentes. Les départs aux 1^{er}, 2^{ème} et 4^{ème} trimestres 2024 sont en moyenne 15 % moins nombreux que ceux du 3^{ème} trimestre. Cet écart s'élevait à 30 % en 2023 et à 19 % en 2019.

Par liaison, la fréquence quotidienne atteint 3,6 trajets en moyenne (+6 % sur un an et +22 % par rapport à 2019). La longueur moyenne des lignes domestiques reste stable sur un an à 393 km, confirmant la tendance observée depuis 2021 (stabilisation autour de 390 km).



Source : ART d'après opérateurs SLO

MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR LIBREMENT ORGANISÉ (2/2)

La fréquentation des autocars SLO en 2024 dépasse le niveau de 2019, y compris sur sa partie domestique

Plus de 11 millions de passagers ont voyagé sur les liaisons domestiques* des autocars SLO en 2024, en hausse de 14 % sur un an et de 5 % par rapport à 2019. La fréquentation domestique a enfin franchi le niveau atteint en 2019 après plusieurs années en retrait à la suite de la crise sanitaire du COVID-19 (voir Figure 7).

La fréquentation sur les liaisons internationales continue d'augmenter en 2024. Cette hausse est de 6 % sur un an et de 82 % en comparaison avec 2019 (Figure 7). Du fait de la hausse plus forte des passagers domestiques, la part de la fréquentation internationale baisse légèrement en 2024 (-2 points), et représente 38 % de la fréquentation totale. À titre de comparaison, la part internationale de la fréquentation ferroviaire en France n'est que de 9,5 % en 2023. **La fréquentation totale** approche 18 millions de voyageurs en 2024, 25 % de plus qu'en 2019.**

La distance parcourue par les passagers domestiques s'établit à 3 milliards de passagers.km, comparable au niveau de 2019 (Figure 8). Du fait de la présence de passagers internationaux plus nombreux, la distance parcourue en 2024 par tous les passagers sur le territoire français (4,2 milliards passagers.km)** dépasse nettement celle de 2019 (3,7 milliards, +12 %). Les trajets effectués par les voyageurs sont en moyenne un peu plus courts en 2024 qu'en 2023 et 2019 (273 km en 2024 contre 278 km en 2023 et 281 km en 2019).

* Dans le cadre des lignes domestiques et des lignes internationales avec cabotage

** La fréquentation totale est la somme des passagers sur les liaisons domestiques (parties des lignes domestiques et/ou parties cabotage des lignes internationales) et des passagers sur les liaisons internationales

Les caractéristiques des liaisons domestiques restent stables

Les dix liaisons domestiques les plus fréquentées représentent, en 2024, 35 % des passagers transportés, une proportion comparable aux années passées (voir Annexe 3.5). Le classement du top 10 est presque inchangé, avec la liaison Lille – Paris toujours en tête, suivie par Paris – Rouen. L'écart de fréquentation entre les deux premières liaisons se resserre néanmoins de plus en plus : alors que la fréquentation de Lille – Paris stagne, celle de Paris – Rouen ne cesse de progresser.

Les liaisons radiales (en provenance ou à destination de l'unité urbaine de Paris) représentent 45 % de la fréquentation domestique et enregistrent 25 % de départs quotidiens de plus que la moyenne. Pourtant, ces proportions sont moindres en 2024 que celles des années précédentes.

La fréquentation outre-Rhin stagne en 2024 et est dépassée, de peu, par celle de la France

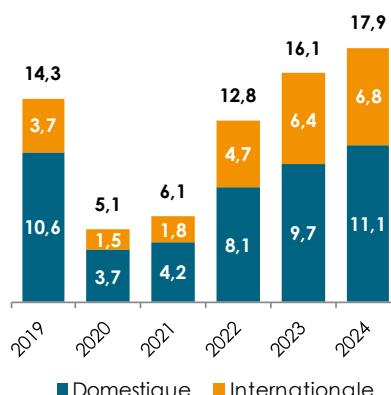
À la différence du marché français, la fréquentation domestique des autocars SLO en Allemagne stagne en 2024 par rapport à 2023. **Le nombre de passagers en Allemagne s'élève à 10,5 millions, légèrement inférieur à celui de la France (11,1 millions)**, alors que les passagers.km outre-Rhin restent supérieurs. Cela indique des parcours plus longs des passagers d'autocars SLO en Allemagne. Ainsi, tandis que le marché français retrouve la croissance par rapport au niveau de 2019, le marché allemand n'atteint en 2024 qu'environ 60 % des passagers.km de 2019.

Figure 9 – Évolution comparée de la fréquentation domestique des SLO en France et en Allemagne



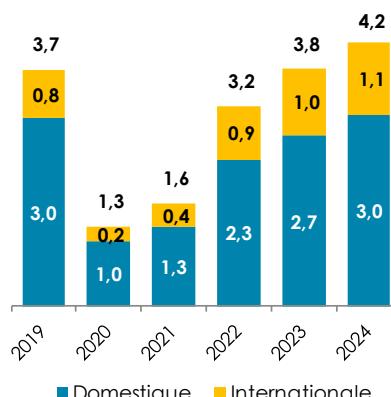
Source : ART d'après opérateurs SLO et Office statistique fédéral d'Allemagne

Figure 7 – Nombre de passagers transportés par les autocars SLO (millions)



Source : ART d'après opérateurs SLO

Figure 8 – Distance parcourue par les passagers sur le territoire français (milliards de passagers.km)



Source : ART d'après opérateurs SLO

MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR LIBREMENT ORGANISÉ – LES LIAISONS DE 100 KM OU MOINS

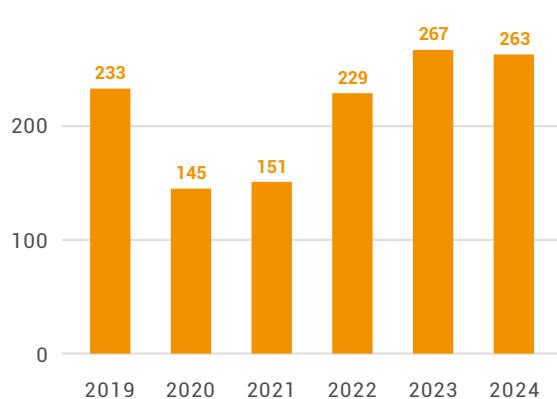
	Niveau (2024)	Évolution sur un an (2023-2024)
▪ Nombre de liaisons de 100 km ou moins commercialisées	263	- 1 %
▪ Nombre de liaisons de 100 km ou moins déclarées	2 247	+19 %
dont nombre de déclarations disposant de droits actifs	980	+77 %
dont nombre de déclarations annulées	201	-
dont nombre de déclarations caduques	1 047	+23 %
▪ Nombre de passagers sur les liaisons de 100 km ou moins (millions)	1,1	+26%

L'offre de liaisons de 100 km maintient son niveau de 2023 qui était le plus haut depuis la libéralisation du secteur

Le code des transports, notamment ses articles L. 3114-17 et suivants, autorise les services librement organisés de transport régulier de voyageurs par autocar en instaurant toutefois un encadrement pour les liaisons de 100 kilomètres ou moins qui sont soumises à une déclaration préalable de l'opérateur. Elles peuvent, à la demande d'une AOM et sous réserve d'un avis conforme de l'ART, faire l'objet d'une interdiction ou d'une limitation.

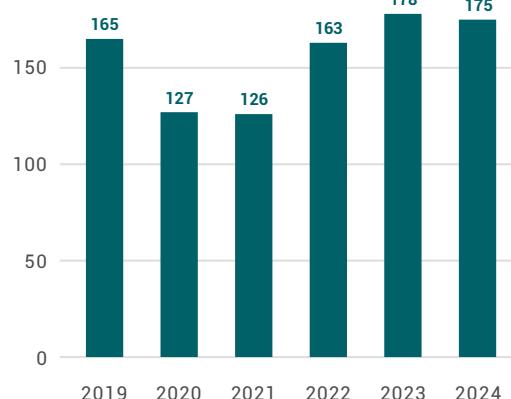
Après des années 2020-2021 marquées par la crise liée à la COVID-19, l'offre de liaisons de 100 km ou moins poursuit sa reprise. En 2023, elle avait atteint son niveau le plus haut, un niveau quasiment maintenu en 2024. Avec 263 liaisons, l'offre demeure en 2024 nettement plus haute qu'en 2019 tout comme le nombre d'unités urbaines desservies.

Figure 10 – Nombre de liaisons de 100 km ou moins commercialisées



Source : ART d'après opérateurs SLO

Figure 11 – Nombre d'unité urbaines desservies par des liaisons de 100 km ou moins



Source : ART d'après opérateurs SLO

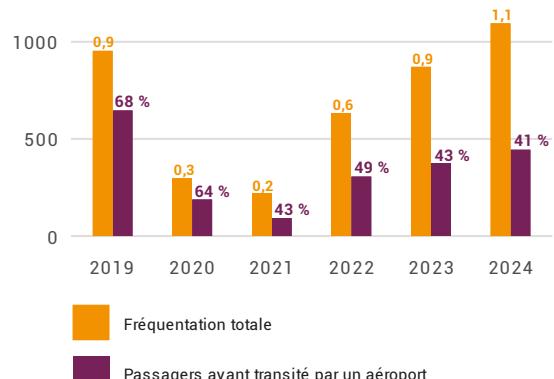
Le nombre de passagers des liaisons de 100 km ou moins dépasse pour la première fois son niveau de 2019

Le nombre de passagers empruntant ces liaisons dépasse son niveau d'avant-crise pour atteindre son plus haut niveau. En 2024, ils étaient 1,1 million sur ces lignes dont 41 % des passagers ayant emprunté une ligne de 100 km ou moins desservant un aéroport.

Ces liaisons desservant un aéroport représentaient environ trois-quarts des passagers en 2019, elles en représentent moins de la moitié aujourd'hui. Si le marché des liaisons de 100 km ou moins a dépassé de peu son niveau de 2019, sa structure a été substantiellement modifiée.

La liaison entre l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et l'unité urbaine de Grenoble reste la plus fréquentée en 2024, et ce depuis 2017. En 2024, la liaison entre Marseille-Aix-en-Provence et Toulon prend la deuxième place, reléguant ainsi la liaison entre le Mont-Saint-Michel et Rennes en troisième place. Viennent ensuite, comme l'année précédente, les liaisons entre Angers et Nantes, puis celle entre la gare ferroviaire de Lorraine-TGV et Nancy.

Figure 12 – Fréquentation annuelle des liaisons de 100 km ou moins, dont desserte des aéroports (en millions)



Source : ART d'après opérateurs SLO

MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR LIBREMENT ORGANISÉ – FOCUS

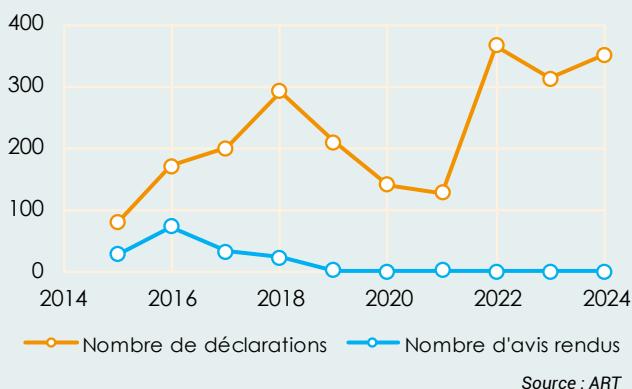
10 ANS DE RÉGULATION DES LIAISONS DE 100 KM OU MOINS

Un bilan de l'encadrement des liaisons de 100 km ou moins à l'occasion des dix ans de la libéralisation

Le législateur a encadré la création de liaisons de moins de 100 km pour prévenir un risque d'« écrémage ». Il s'agissait d'éviter que le marché des SLO ne se développe principalement sur les lignes les plus rentables, ne laissant au transport conventionnel que les lignes les plus déficitaires et déstabilisant ainsi l'économie de ces services publics subventionnés. L'encadrement qui en découle repose sur deux dispositions qui, cumulées, impliquent un délai pouvant aller jusqu'à 4 mois entre le moment où le transporteur dépose son projet d'ouvrir une liaison et le début effectif de son exploitation. Le transporteur doit déclarer auprès de l'ART la liaison qu'il souhaite exploiter que l'ART publie sur son site internet. Une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) conventionnant des services en concurrence dispose ensuite d'un délai de deux mois pour saisir l'ART d'un projet d'interdiction ou de limitation du service. L'ART émet enfin un avis conforme sur ce projet dans un délai de deux mois en s'appuyant sur une analyse de l'impact économique prévisionnel de la liaison envisagée sur les services de l'AOM. Cette édition est l'occasion de faire un bilan de ce dispositif afin d'examiner dans quelle mesure il est venu répondre aux risques identifiés.

Depuis 2015, plus de 2 000 liaisons ont été déclarées dont seules 7 % ont donné lieu à des saisines de l'ART qui, dans la grande majorité des cas n'avaient qu'un impact mineur sur l'économie des transports conventionnels

Figure 13 – Évolution du nombre de déclarations et des avis rendus



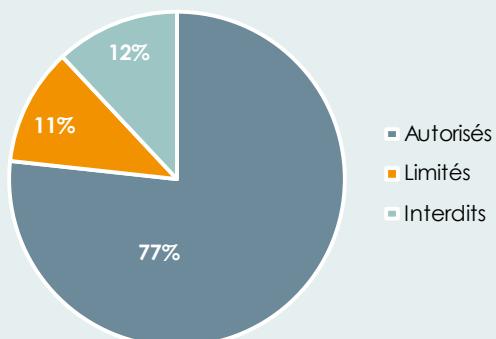
Source : ART

Moins de 3 %* : c'est l'impact moyen du risque de perte de recettes sur les concours publics attribués au service conventionné concerné.

Dans quelques rares cas (18 avis), le service SLO a été limité : seuls quelques horaires étaient en concurrence direct avec le service conventionnel si bien qu'il n'y avait pas lieu d'interdire le service.

* Ratio moyen entre perte de recette maximale estimée et montant annuel des concours publics versés par l'AOM (ayant saisi) à sa DSP depuis février 2016.

Figure 14 – Répartition des avis rendus par l'ART depuis 2015 sur les saisines des AOM



Depuis 2015, plus de 2 000 liaisons ont été déclarées. Cela n'implique pas qu'elles ont toutes été exploitées et si elles l'ont été, toutes ne le sont pas nécessairement encore. En dehors de la période de crise sanitaire, le volume de déclarations a augmenté progressivement. Aujourd'hui, ce sont plus de 300 déclarations qui sont enregistrées chaque année, tous opérateurs confondus.

Dans les faits, ces déclarations ont donné lieu à peu d'avis : en effet, depuis 2015, seuls 159 avis ont été rendus. Aujourd'hui, les saisines sont rares : depuis 2019, seules quatre déclarations ont donné lieu à une saisine de l'ART (une en 2019, une en 2021 et deux en 2025 émanant pour ces dernières d'une même AOM).

Dans la grande majorité des cas, l'ouverture de la liaison n'avait qu'un impact négligeable sur l'économie des lignes conventionnelles et a été autorisée. Ainsi, sur les 159 avis rendus par l'ART, 122 ont conclu qu'une interdiction n'était pas justifiée car les pertes de recettes pour le service conventionnel n'étaient pas significatives.

Finalement, l'impact d'un service SLO n'a été considéré comme significatif que dans 19 avis. Il s'agissait de situations où les pertes de recettes étaient susceptibles de s'élever à plus de 10 % des concours publics. Dans les faits, il s'agit principalement d'une série de saisines autour de la liaison Paris-Beauvais qui concernaient 18 avis d'interdiction sur 19. Hormis cette liaison particulière, l'ART n'a estimé qu'une seule fois qu'un SLO aurait pu avoir un impact significatif, à savoir la liaison Nantes-Angers.

Zoom sur le cas particulier des avis rendus sur la liaison Paris – Aéroport de Beauvais

30 avis ont été rendus par l'ART concernant des liaisons ayant pour origine ou destination l'aéroport de Beauvais. Ces avis ne suivent pas la même tendance générale des avis de l'ART puisque 18 ont conduit à une interdiction, 7 à une limitation, et 5 à une autorisation, représentant ainsi une part importante des avis ayant abouti à une limitation ou à une interdiction.

Cette spécificité s'explique par un modèle économique qui diffère de celui des AOM en général puisque cette ligne est très peu subventionnée. Ainsi du seul point de vue financier, toute perte de voyageurs vers un SLO a un impact financier rapide et significatif sur le niveau de la subvention publique.

MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR LIBREMENT ORGANISÉ – FOCUS

10 ANS DE RÉGULATION DES LIAISONS DE 100 KM OU MOINS

Certaines liaisons peuvent avoir un impact sur les recettes des services conventionnés tout en présentant d'autres avantages pour la collectivité

Le 7 janvier 2025, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a saisi l'Autorité d'un projet d'interdiction de deux services librement organisé (SLO) déclarés par BlaBlaCar entre Grenoble et l'Alpe d'Huez, d'une part, et entre Grenoble et les Deux Alpes, d'autre part.

L'ART a émis deux avis défavorables aux projets d'interdiction de la Région Auvergne-Rhône-Alpes dont un qui conduit toutefois à une limitation. Ainsi, pour la liaison entre Grenoble et l'Alpe d'Huez, la Région peut limiter à 20 le nombre de places pouvant être offertes pour tous les services identifiés comme substituables, afin d'éviter tout risque d'atteinte substantiel à l'équilibre économique de la ligne de transport public.

Au-delà du sens des avis, ces deux liaisons illustrent que la décision d'autoriser une liaison SLO ne devrait pas s'appuyer sur une analyse exclusivement financière. L'ART s'est déjà prononcée sur l'importance d'apprécier les effets d'une ouverture de liaisons dans leur ensemble dans le précédent rapport sur le transport routier par autocar (édition 2024). Une liaison SLO peut certes avoir un impact financier sur l'équilibre d'une délégation de service public, mais elle contribue également à l'intérêt général en apportant, sans surcoût pour la collectivité, des bénéfices à la fois sociaux et environnementaux.

Au cas d'espèce, l'analyse financière telle prévue par la loi n'a pas abouti à interdire les SLO. Quo qu'il en soit, il n'y avait guère de doute sur l'intérêt pour la collectivité de l'ouverture de ces liaisons. En effet, la liaison Grenoble – l'Alpe d'Huez permettait au transport SLO d'ouvrir à la vente des places qui auraient autrement été inoccupées. Cette liaison s'inscrit en effet dans une ligne plus longue, au départ du Havre, et permet au transporteur de faire monter mais aussi descendre des passagers à Grenoble. Ainsi, du point de vue socio-économique, l'ouverture de cette liaison conduit à un gain net pour la collectivité : elle permet, sans coût supplémentaire d'un point de vue collectif, de venir accroître la capacité et la fréquence de la desserte.

Cette capacité supplémentaire pourra de plus être mise en œuvre sans engendrer de nouvelles contraintes sur un réseau routier déjà saturé, particulièrement dans les Alpes lors de la période hivernale, où l'afflux massif de skieurs engendre une forte pression sur l'infrastructure routière. De plus, en offrant des possibilités nouvelles aux usagers d'éviter un déplacement en voiture, en le remplaçant par un déplacement en autocar, cela aura pour effet de diminuer le nombre de véhicules et de réduire les émissions de CO₂. Des places de transport en commun supplémentaires via le SLO généreront ainsi des bénéfices environnementaux dans une région sensible à la pollution.

Dix ans de régulation des SLO : éléments de bilan et réflexions sur l'adaptation aux enjeux actuels du cadre de régulation des liaisons de 100 km ou moins

Au terme de 10 années de régulation, force est de constater que l'ouverture du marché n'a pas entraîné de déséquilibres économiques majeurs pour les services financés par les collectivités. Très peu de déclarations (seulement 7%) ont donné lieu à des saisines, et il est aujourd'hui avéré que l'impact des SLO a été négligeable sur les conventions d'exploitation des liaisons ferroviaires et/ou routières concernées. De plus, un consensus semble avoir émergé en la matière : les AOM ne saisissent pratiquement plus l'ART pour des demandes de limitation ou d'interdiction de lignes SLO.

Dans ce contexte, il pourrait être opportun de s'interroger sur l'adéquation du régime actuel de contrôle des SLO. Avec plus de 300 déclarations par an, le dispositif impose des contraintes fortes aux transporteurs alors que, dans les faits, les AOM ne demandent pas ou peu de restreindre le développement de nouvelles liaisons. La possibilité d'une saisine de l'ART, bien que peu probable, fait peser un risque commercial sur le transporteur puisqu'il peut être contraint à renoncer ou à décaler l'exploitation d'une ligne. En outre, une évaluation reposant exclusivement sur les impacts financiers, comme le prévoit aujourd'hui la réglementation, ne tient pas compte de l'ensemble des enjeux de certains projets de liaison SLO, notamment leurs effets environnementaux ou sociaux.

04

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES, SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX DES AUTOCARS SLO



	Niveau (2024)	Évolution sur un an (2023-2024)	Évolution par rapport à 2019
▪ Taux d' occupation*	65 %	-	-
▪ Recettes domestiques (million d'euros HT)	181	+6 %	+32 %
▪ Recette par passager pour 100 km (euros courants HT)	6,0	-5 %	+29 %
▪ Nombre d' emplois (ETP) au dernier trimestre	2 745	+299 ETP	-197 ETP
▪ Émission de CO ₂ par passager (gCO ₂ éq. par passager.km)	24,1	+1 %	-1 %

* Y compris les passagers internationaux sur les liaisons domestiques

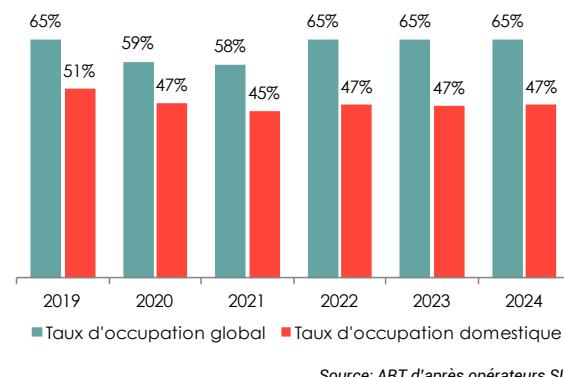
Le taux d'occupation reste stable à un niveau élevé

Le taux d'occupation global des autocars SLO s'élève à 65 % en 2024, un niveau identique aux deux années précédentes et à 2019. La même stabilité (à 47 %) est constatée pour le taux d'occupation par les passagers domestiques. Le taux d'occupation global est assez homogène entre trimestres, aucun d'entre eux ne se situant au-dessous de 60 % en 2024.

L'écart entre le taux d'occupation domestique et le taux global (en tenant compte des passagers internationaux sur les liaisons domestiques) est, depuis 2022, beaucoup plus élevé que ce qui était observé pendant la période 2017-2019, illustrant le poids de plus en plus important de la fréquentation internationale.

* Taux global: y compris les passagers internationaux sur les liaisons domestiques.
Taux domestique: sans compter les passagers internationaux.

Figure 15 – Taux d'occupation* moyen des autocars SLO



Source: ART d'après opérateurs SLO

La hausse de la fréquentation permet d'établir un nouveau record de recettes malgré la baisse des prix

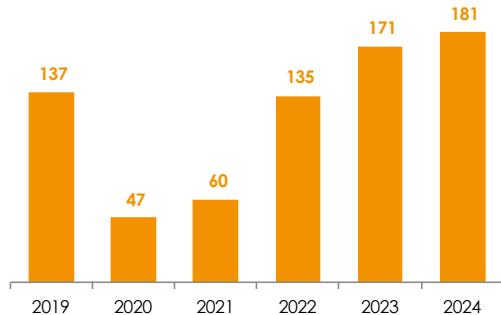
En 2024, la recette moyenne des liaisons domestiques s'établit à 6 euros par passager pour 100 km. Après un niveau record de 2023 de 6,3 euros, la recette moyenne a ainsi baissé de 5 % sur un an, et ce, alors que l'inflation reste positive à 2 % en France**. Par rapport à 2019, marquée par une recette moyenne très faible (4,6 euros) en raison des offres promotionnelles en début d'année, la recette moyenne en 2024 est en hausse de 29 %, supérieure à la hausse de prix des services de transport, qui est de 23 % sur la même période**. La recette moyenne pour les liaisons de 100 km ou moins atteint 9,4 euros en 2024, soit 10 % de moins

qu'en 2023. Malgré les augmentations de prix depuis 2022, les autocars SLO restent un des moyens de transport collectif les moins chers.

Grâce notamment à la hausse de la fréquentation, les recettes commerciales (réalisées sur les liaisons domestiques) atteignent un nouveau record depuis la libéralisation du marché avec 181 millions d'euros en 2024. La hausse annuelle des recettes ralentit, mais atteint tout de même 6 % en 2024 (contre +26 % en 2023), en raison de la baisse de la recette moyenne.

** INSEE, indices IPCH métropole

Figure 16 – Recettes des autocars SLO sur les liaisons domestiques (millions d'euros courants HT)



Source : ART d'après opérateurs SLO

Figure 17 – Recette par passager domestique pour 100 km (euros courants HT) et indice de prix à la consommation (2018 = 100)



Source : ART d'après opérateurs SLO

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES, SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX DES AUTOCARS SLO (2/2)

Les effectifs employés des autocars SLO augmentent sur un an et comprennent essentiellement des conducteurs

Au dernier trimestre 2024, le secteur des autocars SLO a employé 2 745 ETP, en hausse de 658 ETP sur un an, mais toujours en recul de près de 200 ETP (-7 %) par rapport à 2019. Cela pourrait indiquer une amélioration sur le marché des emplois de conducteurs, marché qui connaît des tensions fortes depuis plusieurs années.

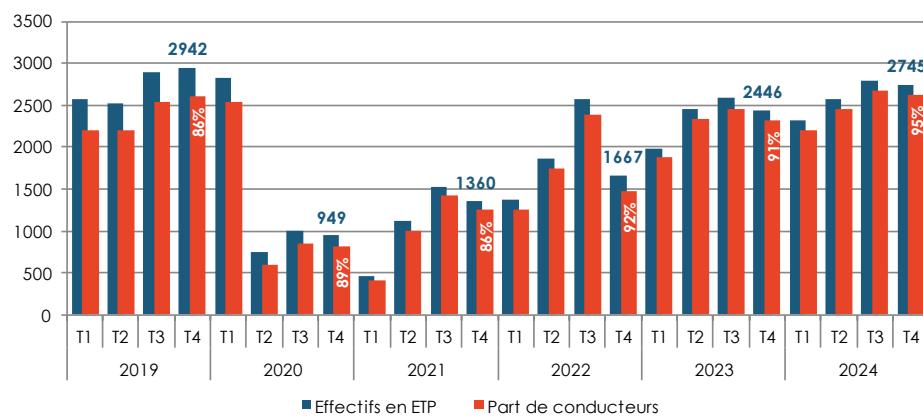
La part des conducteurs est de 96 % à fin 2024, en hausse par rapport aux années précédentes, confirmant ainsi la tendance observée depuis l'ouverture du marché et en accélération depuis 2021.

Ce niveau élevé d'emplois, notamment de conducteurs, reflète la hausse des kilomètres parcourus entre 2023 et 2024.

Le parc d'autocars utilisés par les SLO se compose de 658 véhicules au 4^{ème} trimestre 2024, 13 % de plus qu'en 2023 et comparable à la hausse de la fréquence sur la même période (+10 %). Tous les véhicules sont à la norme Euro VI, et ce depuis 2020.

En 2024, on dénombre 142 entreprises partenaires des opérateurs SLO, 14 entreprises de plus qu'en 2023. Parmi elles, 107 sont françaises (8 de plus sur un an).

Figure 18 – Évolution des effectifs (ETP) employés (dont conducteurs, emplois directs et en sous-traitance)



Source : ART d'après opérateurs SLO

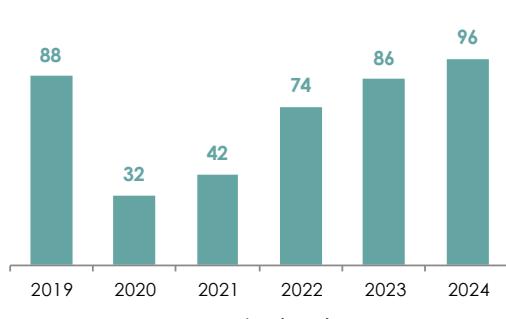
Les émissions de CO₂ par passager d'autocars SLO en 2024 stables à 23 g d'équivalent CO₂ par passager.km

Les autocars SLO ont émis environ 96 millions de kg d'équivalent CO₂ en 2024¹, en augmentation de 11 % sur un an, du fait de la progression du trafic.

En parallèle, la stabilité du taux de remplissage à un niveau élevé a permis un maintien des émissions moyennes des passagers SLO autour de 23 g d'équivalent CO₂ depuis 2022. Les émissions

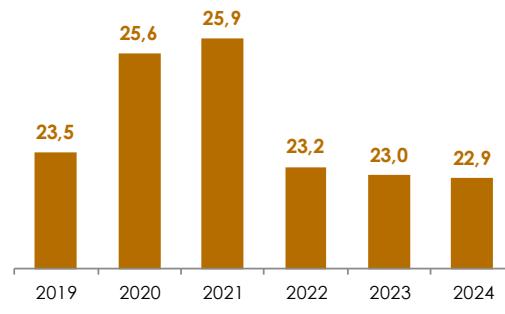
par passager.km des autocars SLO sont ainsi presque cinq fois moindres que le facteur d'émission de la voiture particulière² et proche de celui des trains TER en moyenne (20 g d'eqCO₂ en 2023)³. Pourtant, par rapport au facteur d'émission des trains thermiques, les autocars SLO affichent une meilleure performance environnementale (23 g d'eqCO₂ contre 42 g et 99 g d'eqCO₂ respectivement pour les trains Intercités et TER³).

Figure 19 – Émissions¹ de CO₂ des autocars SLO (millions de kg eqCO₂)



Source : ART d'après opérateurs SLO et ADEME

Figure 20 – Émissions¹ de CO₂ moyennes des passagers SLO (g eqCO₂ par passager.km)



Source : ART d'après opérateurs SLO et ADEME

¹ Le facteur d'émission considéré est celui retenu par l'ADEME dans son étude « Évaluation de l'impact environnemental du développement du transport par autocar » (2016), soit 801 gCO₂/km. Pour estimer les émissions des passagers, les fourchettes basses des passagers.km sur les liaisons domestiques et de cabotage sont utilisées à partir de 2019.

² Le facteur d'émission moyen de 119 g eCO₂ /passager.km pour les trajets "mixtes" des voitures particulières a été obtenu à partir de la répartition des types de carburants utilisés et du taux de remplissage moyen de 1,6 passager. Source: ADEME.

³ Voir le bilan complet du marché du transport ferroviaire en 2023 (ART, 2025).

05

QUALITÉ DE SERVICE DU TRANSPORT PAR AUTOCAR LIBREMENT ORGANISÉ



	Niveau (2024)	Évolution sur un an (2023-2024)	Évolution par rapport à 2019
▪ Part des autocars annulés	1,0 %	+0,2 point %	+0,2 point %
▪ Part des autocars arrivant au terminus en retard de plus de 15 min 0 sec	24,0 %	+2,5 points %	+12 points %

Avec près d'un quart des circulations en retard en 2024, la ponctualité des autocars SLO est en nette dégradation

En 2024, 2 938 trajets ont été annulés (hors déprogrammations anticipées), ce qui se traduit par un **taux d'annulation de 1,0 % sur l'année**. Alors qu'il était stable depuis plusieurs années, le taux d'annulation a très légèrement augmenté de 0,2 point de pourcentage en 2024. Comme les années précédentes (hors Covid), les lignes domestiques et internationales sont concernées de manière comparable par la suppression de services.

Sur plus de 304 000 autocars ayant effectivement circulé en 2024, **près d'un quart (24 %) sont arrivés à leur terminus avec un retard de 15 minutes ou plus**. Il s'agit d'une hausse de 2,5 points sur un an. Cela s'explique notamment par les intempéries et le mouvement social des agriculteurs qui ont perturbé la circulation routière et empêché de nombreux trajets en 2024. La ponctualité des autocars n'a ainsi cessé de se dégrader depuis 2021.

Comme les années précédentes, la majorité (57 %) des retards se situent entre 15 et 30 minutes. Les retards situés entre 30 et 60 minutes comptent pour près de 30 % et seulement un petit nombre de retards (3 %) dépassent les 2 heures.

Le taux de retard des autocars est ainsi largement supérieur à celui des trains Intercités (16 %) et des trains aptes à la grande vitesse (10 %) au même seuil de 15 minutes 0 seconde.

En plus des retards, les médias ainsi que les associations de consommateurs rapportent souvent des cas de voyageurs qui n'ont pas pu remonter dans le bus après les pauses pendant les trajets*. Bien que cet élément de la qualité de service soit probablement lié au mode d'exploitation des autocars permettant de prévenir des retards trop importants, il n'en demeure pas moins qu'il engendre, outre les désagréments évidents pour les voyageurs (malgré la prise en charge et/ou les solutions alternatives offertes ultérieurement), des répercussions sur l'image qui peuvent réduire l'attrait des autocars SLO.

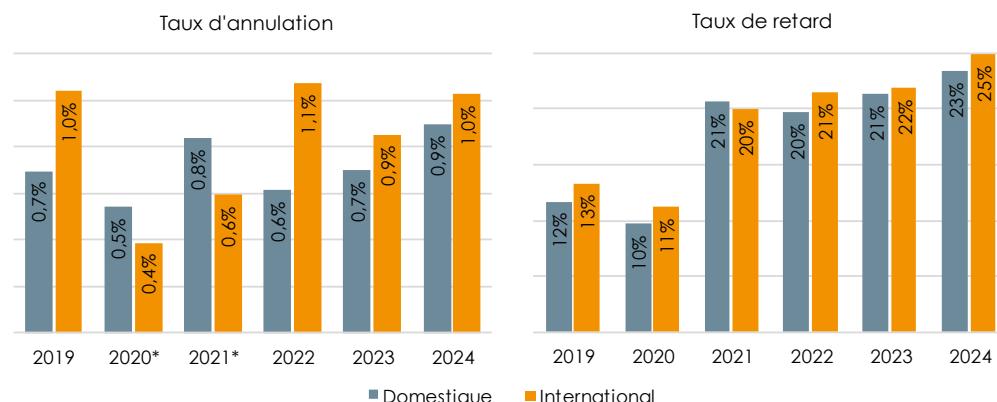
Figure 21 – Taux de retard au 15 minutes 0 seconde



Source : ART d'après opérateurs SLO

Note: Pour rappel, la dégradation de la ponctualité constatée à partir de 2021 provient en partie de l'hétérogénéité entre opérateurs des données antérieures, qui minorait les retards.

Figure 22 – Taux d'annulation et de retard des lignes domestiques et internationales

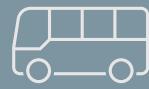


* Hors déprogrammations dues aux restrictions de déplacement liées à la crise sanitaire

Source : ART d'après opérateurs SLO

* <https://www.quechoisir.org/actualite-voyageurs-oublies-flixbus-et-blablacar-assument-n149508/>

SITUATION CONCURRENTIELLE DU MARCHÉ DE TRANSPORT PAR AUTOCAR LIBREMENT ORGANISÉ



	Niveau (31/12/2024)	Évolution sur un an (2023-2024)	Évolution par rapport à 2019
▪ Part* des liaisons en concurrence entre opérateurs SLO	31 %	0 point de %	+4 points de %
▪ Part* des liaisons en concurrence entre modes	42 %	-1 point de %	-1 point de %
▪ Part* des passagers voyageant sur les liaisons en concurrence entre opérateurs SLO	94 %	+1 point de %	+3 points de %
▪ Recette moyenne des trajets sans offre routière alternative (euros HT par passager pour 100 km)**	6,62 €	+3 %	+7 %
▪ Recette moyenne des trajets avec offre routière alternative (euros HT par passager pour 100 km)**	6,24 €	+5 %	+19 %

* En tenant compte des liaisons domestiques commercialisées par les opérateurs nationaux d'autocars SLO uniquement

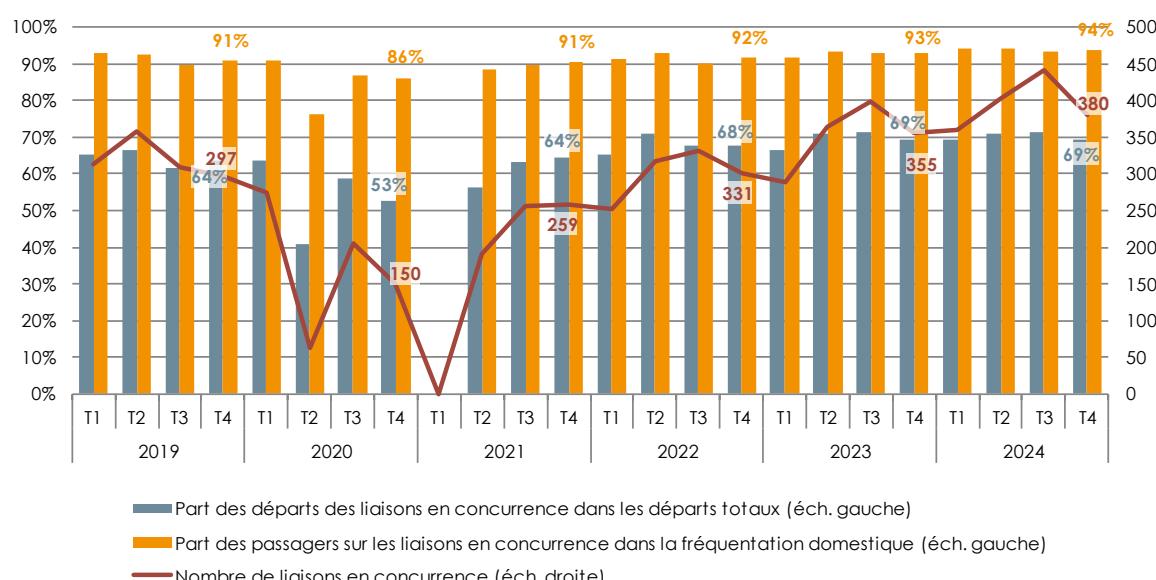
** Recette moyenne observée sur un échantillon constant des liaisons domestiques au 4^{ème} trimestre en 2019, 2023 et 2024 (187 liaisons avec offre alternative et 272 liaisons sans offre alternative), à la différence des prix modélisés sur un (autre) échantillon de liaisons présentés à la page 21, et à la différence des prix observés sur l'ensemble des liaisons commercialisées en 2024 en page 17.

La part des liaisons en concurrence continue d'augmenter en 2024, atteignant 94 % des passagers domestiques transportés

Au dernier trimestre 2024, 380 liaisons ont été opérées par les deux opérateurs nationaux FlixBus et BlaBlaCar, soit 31 % de l'ensemble des liaisons. Ces liaisons en concurrence représentent 69 % des départs et 94 % des passagers transportés. La part des passagers sur les liaisons en concurrence continue ainsi d'augmenter en 2024.

À fin 2024, la recette moyenne des trajets sans offre alternative est de 6,6 euros par passager pour 100 km, supérieure de 40 centimes à celle des trajets avec offre alternative. Les deux catégories de recette ont augmenté par rapport aux années passées mais la hausse est plus forte pour les trajets en concurrence entre opérateurs SLO.** En conséquence, tandis que la concurrence concernant l'offre domestique retrouve des niveaux proches de ceux précédant l'apparition du duopole actuellement en place, on constate un moindre différentiel des prix des liaisons avec et sans alternative.

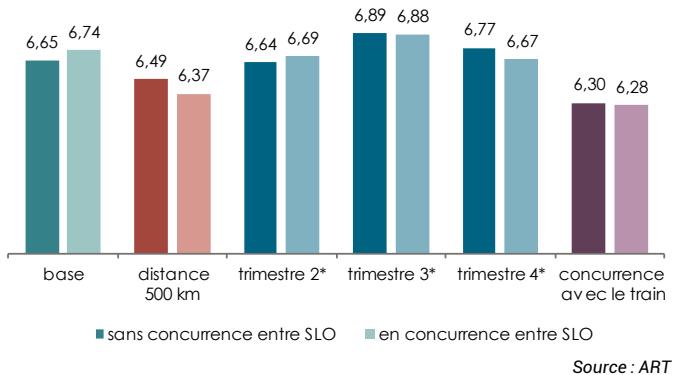
Figure 23 – Poids des liaisons en concurrence dans l'offre et la demande



Source : ART d'après opérateurs SLO

SITUATION CONCURRENTIELLE DU MARCHÉ DE TRANSPORT PAR AUTOCAR LIBREMENT ORGANISÉ (2/2)

Figure 24 – Estimation des recettes moyennes par passager aux 100 km en 2024 (euros HT)



Note méthodologique: La situation de base, pour chaque modèle (sans concurrence SLO ou avec concurrence SLO), estime la recette moyenne d'une liaison de 300 km sans concurrence intermodale au 1^{er} trimestre 2024. Les résultats des situations alternatives sont établis à partir de cette situation de base, en changeant un seul paramètre (distance, trimestre ou concurrence avec le train) à la fois. Seules les liaisons desservies tous les trimestres depuis le T1 2017 (hors Covid) sont considérées.

Exemple de lecture: La recette moyenne des liaisons avec concurrence SLO pour la situation de base (au 1^{er} trimestre, distance à 300 km, sans concurrence avec le train) est de 6,74€. Si la distance passe à 500 km, la recette serait de 6,37€ (toute chose égale par ailleurs). Si le train est présent, la recette serait de 6,28€ (toute chose égale par ailleurs).

* Coefficients estimés non significatifs, voir Annexe 10 pour en savoir plus.

Le moindre différentiel des prix estimés des liaisons avec et sans concurrence intramodale se confirme, à l'exception des liaisons les plus longues

Afin de s'assurer de l'existence d'une concurrence effective sur le marché des autocars SLO, l'ART poursuit l'analyse des déterminants de la recette kilométrique des SLO en s'appuyant sur une approche économétrique. Cette analyse vise à appréhender l'impact des différents facteurs tels que la concurrence intra- et intermodale, la longueur des lignes ou la saisonnalité sur le prix des billets d'autocars SLO.

En continuité avec les résultats publiés dans [le rapport 2023](#), l'estimation pour 2024 montre des écarts très faibles de la recette moyenne entre les liaisons sans concurrence SLO et avec concurrence selon les cas de figure étudiés (Figure 27). De plus, les variations saisonnières modélisées apparaissent moins marquées. Ainsi, les recettes estimées des 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} trimestres ne sont plus significativement différentes de celles du 1^{er} trimestre. L'observation des données réelles montre aussi une réduction des variations trimestrielles de l'offre notamment concernant le nombre de villes desservies et la fréquence des autocars (cf. page 13).

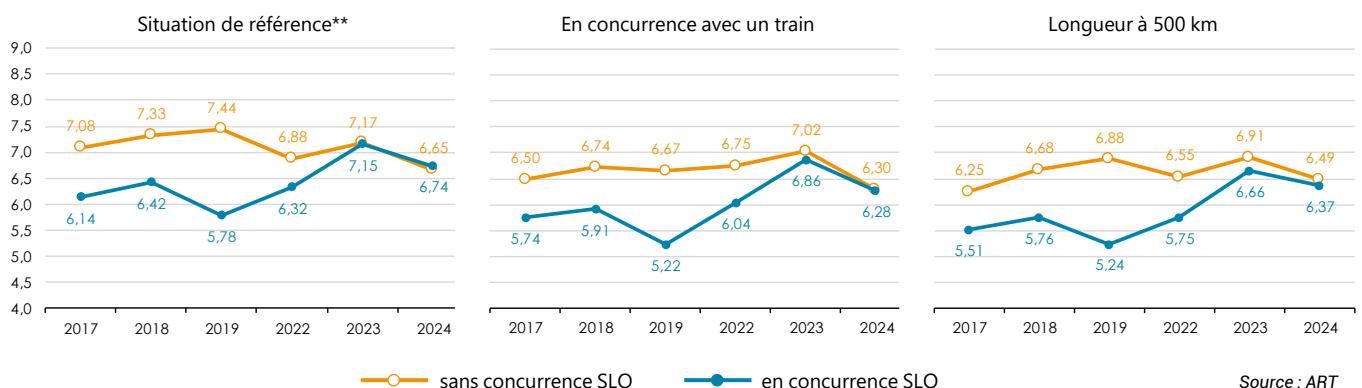
Les liaisons les plus longues semblent plus sensibles à la concurrence intramodale, une hausse de 10 % de la longueur pourrait entraîner une baisse de 1,0 % de la recette kilométrique en cas de concurrence, contre une baisse de 0,4 % pour les liaisons de même longueur sans concurrence.

L'écart de la recette kilométrique des liaisons avec et sans concurrence entre opérateurs SLO semble disparaître

Dans tous les cas de figure étudiés (Figure 25), le modèle économétrique montre des baisses comparables entre 2023 et 2024 de la recette moyenne des liaisons avec et sans concurrence entre opérateurs SLO. Ainsi, le différentiel de prix entre les deux catégories de liaisons, déjà sensiblement réduit depuis 2022, a presque disparu en 2024.

Cela semble mettre en évidence une évolution de la pratique tarifaire, observable depuis 2022, avec une convergence des prix avec concurrence vers les prix sans concurrence, et ce alors que le niveau de concurrence des liaisons les plus fréquentées demeure élevé. Ce constat peut notamment être lié à la part grandissante de la fréquentation internationale dans la fréquentation totale. En effet, les passagers internationaux sont moins sensibles à la concurrence existante entre les opérateurs sur le marché domestique et jouent indirectement sur le prix via le taux d'occupation, variable déterminante des tarifications dynamiques (ou « yield management ») pratiquées par les deux opérateurs.

Figure 25 – Estimation des recettes moyennes par passager aux 100 km au 1^{er} trimestre (euros constants 2024 HT)



Note méthodologique:

** La situation de référence estime la recette moyenne (corrigée de l'inflation) d'une liaison de 300 km sans concurrence intermodale au 1^{er} trimestre. Les résultats des situations alternatives sont établis à partir de cette situation de base, en changeant un seul paramètre (distance, trimestre ou concurrence avec le train) à la fois. Seules les liaisons desservies tous les trimestres depuis 2017 T1 (hors Covid) sont considérées.

GLOSSAIRE

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Aménagement de transport routier	ATR	Aménagement accessible au public, situé ou non sur les voies affectées à la circulation publique, destiné à faciliter la prise en charge ou la dépose de passagers des services réguliers de transport routier.
Annulation	-	Suppression de service pour d'autres raisons que celles liées à la pandémie.
Autocar.km	-	Unité de mesure correspondant au déplacement d'un autocar sur un kilomètre.
Autorité organisatrice de mobilité	AOM	Dénommée par la loi MAPTAM du 27 janvier 2014 ¹ , complétée par la loi d'orientations des mobilités du 24 décembre 2019 ² , elle assure l'organisation des transports et de la mobilité dans son ressort territorial.
Desserte / Commune / Ville / Unité urbaine	-	Unité urbaine desservie par un autocar SLO, dont la définition et la composition sont celles de l'INSEE ³ . Pour les rapports avant celui portant sur l'année 2020, il s'agissait d'une commune desservie.
Déprogrammation	-	Suppression de service du fait de la pandémie (confinements, restrictions de déplacement, reprise partielle de service).
Émissions des autocars	g CO ₂ équivalent	Produit des autocars.km et du facteur d'émission par autocar.
Émission moyenne par passager	g eqCO ₂ / passager.km	Rapport entre les émissions totales des autocars et le nombre de passagers.km (fourchette basse pour les années à partir de 2019).
Facteur d'émission par autocar	g eqCO ₂ /km	Produit de la quantité de carburant moyenne consommée sur un kilomètre par un autocar (25,2 l/100 km selon l'ADEME, 2016 ⁴) et la quantité d'équivalent CO ₂ générée par la consommation d'un litre de carburant (3,17 kg/l ⁵). Cela donne une valeur de 801 g/km.
Liaison	-	Combinaison unique d'un point de départ et d'un point d'arrivée (A-B ou B-A) pour un trajet direct. L'adresse des points d'arrêt de départ et d'arrivée peut différer selon les opérateurs.
Liaison domestique		Combinaison unique de deux unités urbaines françaises pour un trajet direct. Jusqu'au rapport portant sur l'année 2020, il s'agissait de la combinaison unique ville de départ-ville d'arrivée. Une liaison domestique peut faire partie d'une ligne domestique (cf. infra) ou d'une ligne internationale. Dans le deuxième cas, on parle d'une liaison domestique en cabotage.
Liaison internationale	-	Combinaison unique d'une unité urbaine française de départ (ou d'arrivée) et d'une ville étrangère pour un trajet direct.
Liaison en concurrence	-	Liaison desservie par au moins deux opérateurs nationaux.
Liaison radiale	-	Liaison ayant pour origine ou destination l'unité urbaine de Paris. Jusqu'au rapport portant sur l'année 2020, liaison ayant pour origine Paris ou des arrêts proches (Bercy, Place de Clichy, La Défense, Porte de Charenton, Pont de Levallois, Porte de Saint Ouen, Pont de Sèvres, Gallieni (Bagnolet), Tolbiac).
Liaison transversale	-	Liaison qui relie deux unités urbaines à l'exception de celle de Paris.
Ligne	-	Une ligne est définie par un trajet et une politique d'arrêts. Par exemple, la ligne directe Paris-Nantes est différente d'une ligne Paris-Angers-Nantes.
Ligne domestique	-	Ligne ayant le point de départ et le terminus en France.
Ligne internationale	-	Ligne ayant le point de départ en France et le terminus à l'étranger (et vice versa). Seulement prises en compte les lignes internationales avec au moins une liaison domestique (« de cabotage »).
Passager domestique / international	-	Passager domestique : passager voyageant sur une liaison domestique (cf. supra). Pour plus de précisions, une distinction pourrait se faire entre les passagers sur une liaison domestique faisant partie d'une ligne domestique et ceux sur une liaison domestique en cabotage. Passager international : passager voyageant sur une liaison internationale (cf. supra).
Passager.km	-	Unité de mesure représentant le transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre.
Taux d'occupation global	%	Rapport entre le nombre de passagers.km et le nombre des sièges.km parcourus par les autocars. Sont pris en compte tous les passagers présents dans les autocars, y compris ceux qui réalisent des trajets internationaux.
Taux d'occupation domestique	%	Rapport entre le nombre de passagers.km domestique et le nombre des sièges.km parcourus par les autocars. Ne sont pris en compte que les passagers qui réalisent des trajets domestiques en France.
Service librement organisé	SLO	Services de transport régulier de voyageurs par autocar, libéralisés par la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « Macron ».

¹ Décision n° 2013-687 DC du 23 janvier 2014 (Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles), Conseil constitutionnel, 23 janvier 2014

² <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000037646678/>

³ <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1501>

⁴ Étude de 2016 « [Évaluation de l'impact environnemental du développement du transport autocar](#) », ADEME, 2016

⁵ selon [l'arrêté du 26 avril 2017](#) relatif à l'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport

MÉTHODOLOGIE

Analyse économétrique des déterminants de la recette kilométrique

L'impact des facteurs potentiels sur le prix du billet d'autocars SLO est estimé à travers d'un modèle économétrique tel que:

$$y_t = \alpha_t + \beta_t x_t + u_t \quad \text{pour chaque année } t$$

Un individu étudié correspond à une liaison commercialisée pendant un trimestre. L'on distingue les liaisons sans concurrence SLO (un seul opérateur SLO sur la liaison) de celles avec concurrence SLO (au moins deux opérateurs SLO).

La variable à expliquer, y , est la recette par passager.100km, corrigée de l'inflation (indice IPCH de transport, base 100 en 2024 T4).

Les variables explicatives, x , sont:

- le trimestre,
- la longueur de la liaison (en km), *distance*, et
- la présence d'un service ferroviaire sur la liaison (1 si tel est le cas, 0 sinon), *train*.

L'échantillon comprend les liaisons desservies par au moins un opérateur SLO national (FlixBus, BlaBlaCar, Eurolines et Ouibus) sur tous les trimestres depuis 2017 T1 jusqu'au 2024 T4, sauf la période fortement affectée par la crise sanitaire du 2020 T2 au 2021 T1 inclus. La dimension de l'échantillon est de 369 liaisons * 28 trimestres.

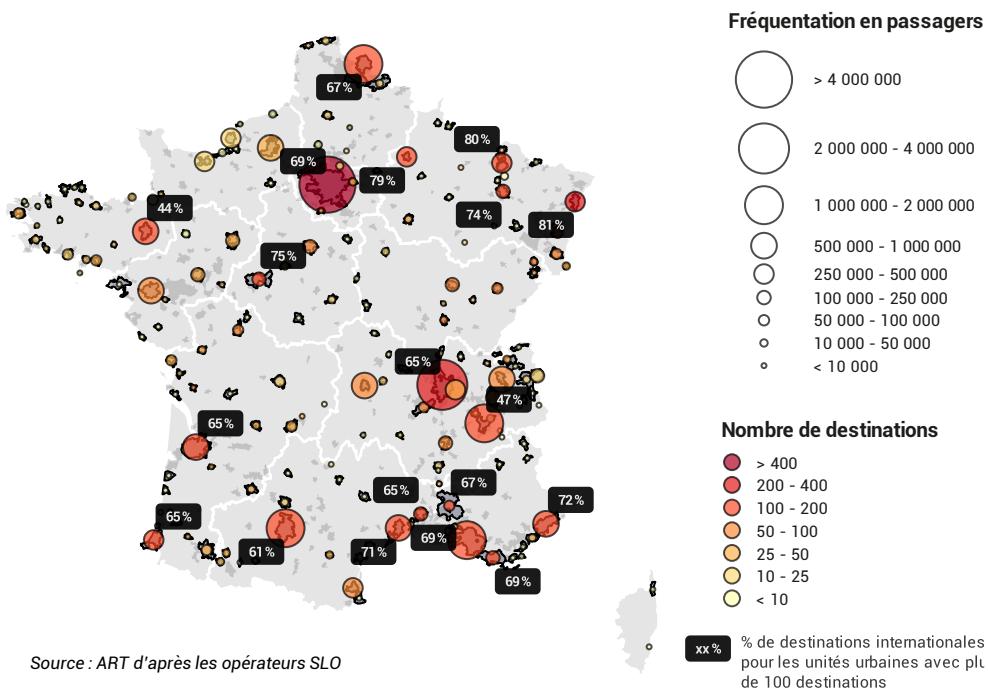
Tenant compte des variables étudiées, le modèle à estimer pour chaque année et pour chaque catégorie de liaison (sans ou avec concurrence SLO) s'écrit de la façon suivante :

$$\log(Recette) = \alpha + \beta_1 \text{trimestre} + \beta_2 \log(distance) + \beta_3 train + u$$

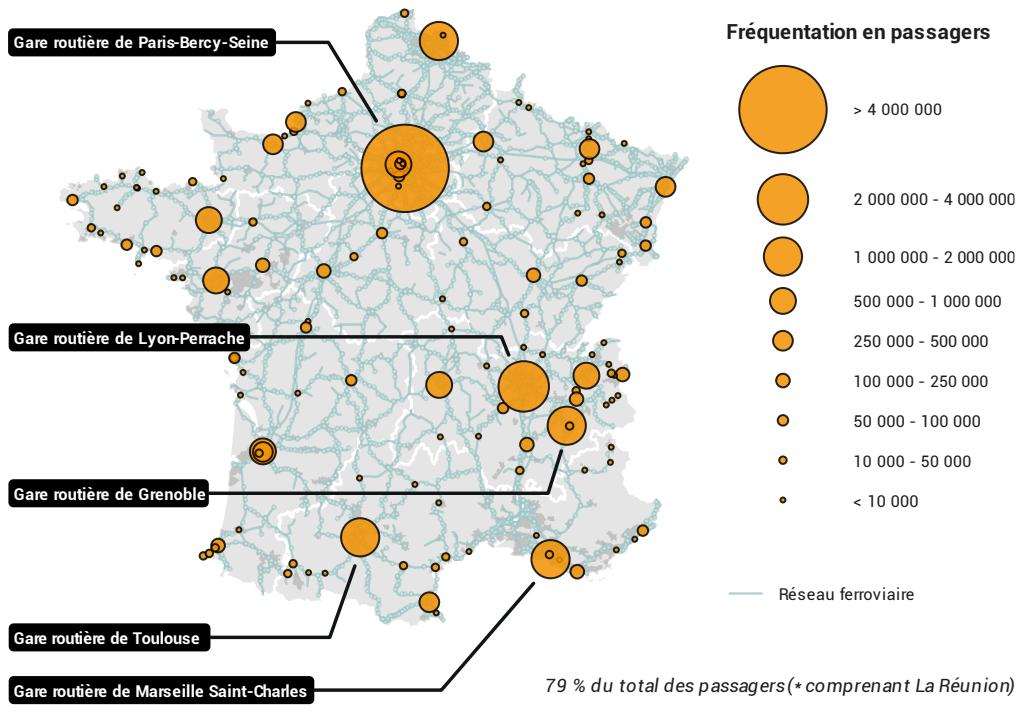
où α est la constante et u est le résidu.

ANNEXES

Annexe 1.1 – Carte des unités urbaines desservies en 2024 (Fréquentation et nombre de destinations)

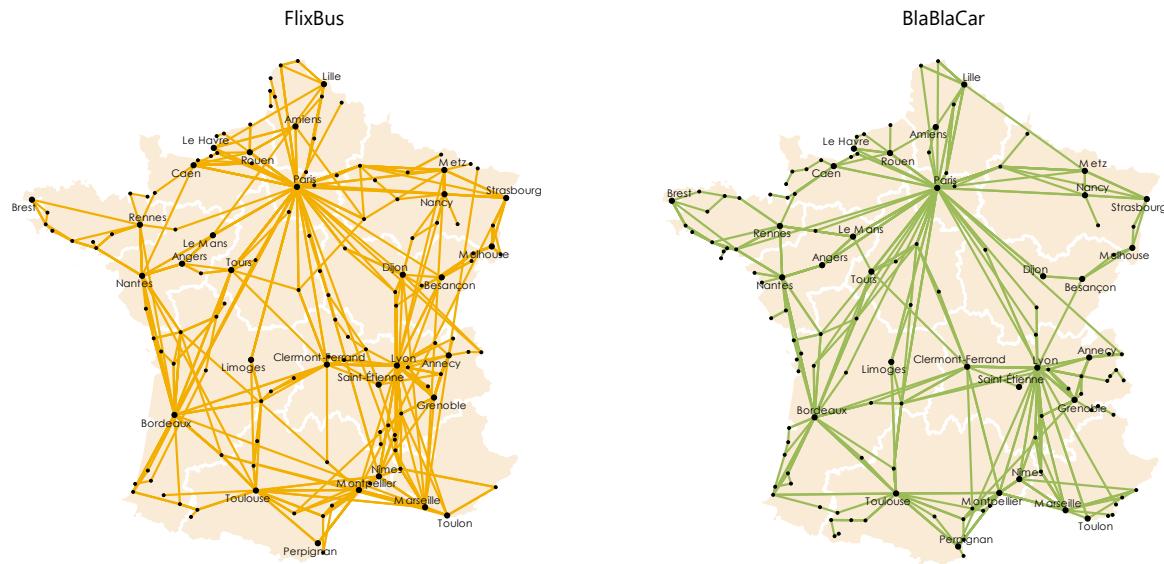


Annexe 1.2 – Fréquentation des aménagements de transport routier proches d'une gare ferroviaire



ANNEXES

Annexe 3.1 – Réseau des lignes opérées par les deux opérateurs nationaux en 2024



Source : ART d'après opérateurs SLO

Annexe 3.2 – Opérateurs SLO régionaux présents sur le marché en 2024

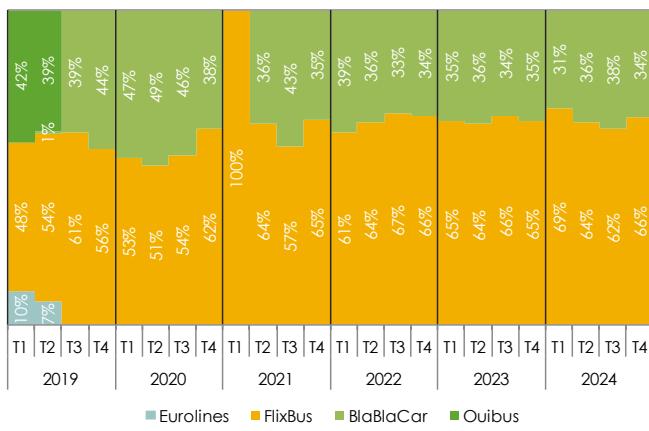
Opérateur	Ligne	Période d'exploitation
DMA	Pont-à-Mousson – Gare Lorraine TGV (Louvigny)	Toute l'année
Escapad'Kreol	Saint-Pierre – Sainte-Marie (La Réunion)	Toute l'année
Keolis Armor	Rennes – Mont Saint-Michel Saint-Malo – Mont Saint-Michel	Toute l'année
Keolis Sud Lorraine	Nancy ville – Gare Lorraine TGV (Louvigny)	Toute l'année
Migratour	Chemin de Saint Jacques de Compostelle (Puy-en-Velay – Conques)	Juillet à mi-octobre
Resalp	Briançon – Aéroport de Lyon Saint-Exupéry*	Fin décembre à mi-mars
TLFD	Solenzara – Bastia (Corse)	Septembre à juin
Voyage Lucien Kunegel	Route de vin alsacien (Colmar – Voegtlinshoffen)	Mi-avril à mi-octobre

* Ligne non reprise à l'hiver 2024-2025

Source : ART d'après opérateurs SLO

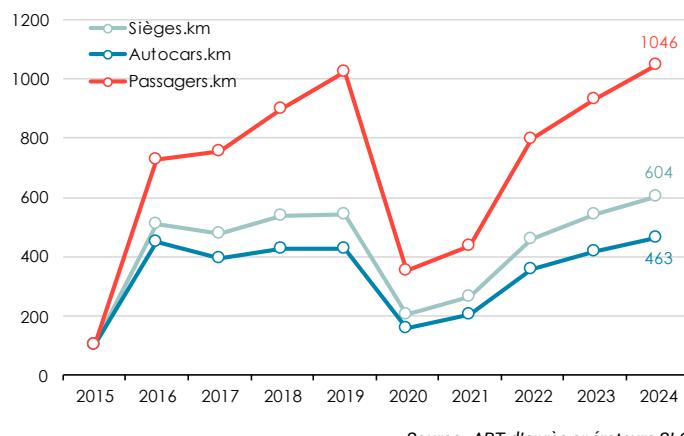
ANNEXES

Annexe 3.3 – Part des opérateurs nationaux dans le nombre de départs quotidiens



Source : ART d'après opérateurs SLO

Annexe 3.4 – Évolution comparée de l'offre et de la fréquentation domestique
(Base 100 en 2015)



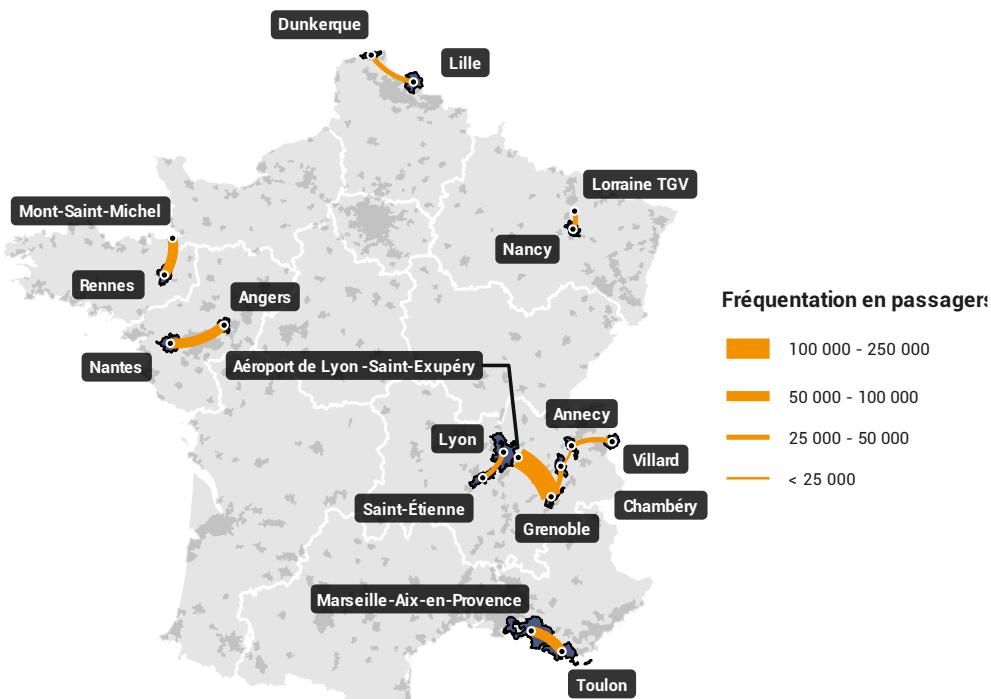
Annexe 3.5 – Les dix liaisons les plus fréquentées en 2024

Liaison	Distance moyenne (km)	Nombre de trajets quotidiens			Fréquentation annuelle (milliers de passagers)		
		2024	Évolution (2024/2023)	Évolution (2024/2019)	2024	Évolution (2024/2023)	Évolution (2024/2019)
Lille – Paris	224	74	+ 0 %	-17 %	589	+ 7 %	-23 %
Paris – Rouen	139	63	+11 %	+37 %	557	+18 %	+33 %
Le Havre – Paris	201	44	- 2 %	+81 %	442	+ 8 %	+84 %
Grenoble – Lyon	111	51	+ 3 %	+12 %	415	- 0 %	+12 %
Lyon – Paris	462	48	+ 7 %	- 8 %	378	+18 %	- 3 %
Aéroport de Lyon Saint-Exupéry – Grenoble	90	55	+ 1 %	-19 %	362	+10 %	-26 %
Paris – Reims	155	48	+ 7 %	+24 %	351	+29 %	+42 %
Marseille-Aix-en-Provence – Nice	191	59	+22 %	+63 %	343	+15 %	+30 %
Clermont-Ferrand – Lyon	172	48	+21 %	+42 %	286	+17 %	+56 %
Caen – Paris	238	19	+13 %	-10 %	217	+30 %	-15 %

Source : ART d'après opérateurs SLO

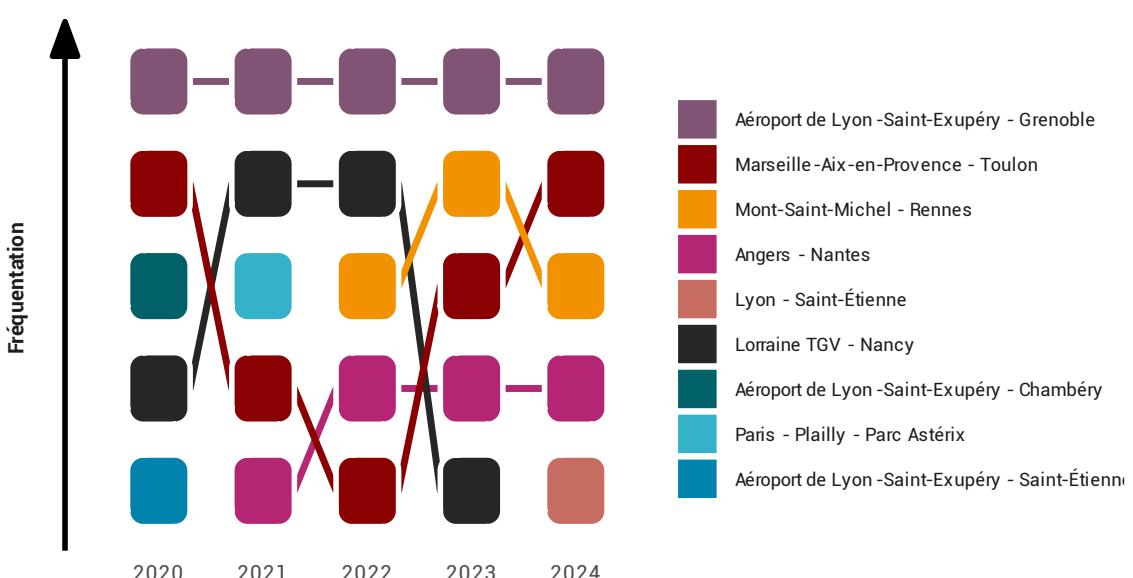
ANNEXES

Annexe 3.6 – Carte des liaisons de 100 km ou moins les plus fréquentées



Source : ART d'après opérateurs SLO

Annexe 3.7 – Classement des liaisons de 100 km ou moins entre unités urbaines les plus fréquentées entre 2020 et 2024



Source : ART d'après opérateurs SLO

ANNEXES

Annexe 6.1 – Résultats de régression du modèle de déterminant de prix

$$\log(Recette) = \alpha + \beta_1 \text{trimestre} + \beta_2 \log(distance) + \beta_3 \text{train} + u$$

Année 2024

Sans concurrence SLO							
Variable	Coefficient	Base	Distance 500 km	Train	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
constante	2,1608 ***						
trimestre = 1		1	1	1			
trimestre = 2	-0,0013				1		
trimestre = 3	0,0349					1	
trimestre = 4	0,0174						1
$\log(distance)$	-0,0466 ***	300	500	300	300	300	300
train	-0,0550 ***	0	0	1	0	0	300
Recette		6,65	6,49	6,30	6,64	6,89	6,77

Avec concurrence SLO							
Variable	Coefficient	Base	Distance 500 km	Train	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
constante	2,5349 ***						
trimestre = 1		1	1	1			
trimestre = 2	-0,0075				1		
trimestre = 3	0,0204					1	
trimestre = 4	-0,0111						1
$\log(distance)$	-0,0198 ***	300	500	300	300	300	300
train	-0,0717 ***	0	0	1	0	0	0
Recette		6,74	6,37	6,28	6,69	6,88	6,67

Année 2023

Sans concurrence SLO							
Variable	Coefficient	Base	Distance 500 km	Train	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
constante	2,3856 ***						
trimestre = 1		1	1	1			
trimestre = 2	0,0168				1		
trimestre = 3	0,0668 ***					1	
trimestre = 4	-0,0818 ***						1
$\log(distance)$	-0,0729 ***	300	500	300	300	300	300
train	-0,0203	0	0	1	0	0	0
Recette		7,17	6,91	7,02	7,29	7,66	6,61

Avec concurrence SLO							
Variable	Coefficient	Base	Distance 500 km	Train	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
constante	2,7717 ***						
trimestre = 1		1	1	1			
trimestre = 2	0,0222				1		
trimestre = 3	0,0550 ***					1	
trimestre = 4	-0,0678 ***						1
$\log(distance)$	-0,1410 ***	300	500	300	300	300	300
train	-0,0424 ***	0	0	1	0	0	0
Recette		7,15	6,66	6,86	7,32	7,56	6,68

Année 2022

Sans concurrence SLO							
Variable	Coefficient	Base	Distance 500 km	Train	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
constante	2,4827 ***						
trimestre = 1		1	1	1			
trimestre = 2	0,1070 ***				1		
trimestre = 3	0,2136 ***					1	
trimestre = 4	0,0887 ***						1
$\log(distance)$	-0,0972 ***	300	500	300	300	300	300
train	0	0	0	1	0	0	0
Recette		6,88	6,55	6,75	7,66	8,52	7,52

Avec concurrence SLO							
Variable	Coefficient	Base	Distance 500 km	Train	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
constante	2,8959 ***						
trimestre = 1		1	1	1			
trimestre = 2	0,1424 ***				1		
trimestre = 3	0,2609 ***					1	
trimestre = 4	0,1700 ***						1
$\log(distance)$	-0,1844 ***	300	500	300	300	300	300
train	-0,0452 ***	0	0	1	0	0	0
Recette		6,32	5,75	6,04	7,29	8,21	7,49

Année 2019

Sans concurrence SLO							
Variable	Coefficient	Base	Distance 500 km	Train	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
constante	2,8710 ***						
trimestre = 1		1	1	1			
trimestre = 2	-0,0005				1		
trimestre = 3	0,1059 ***					1	
trimestre = 4	0,1143 ***						1
$\log(distance)$	-0,1516 ***	300	500	300	300	300	300
train	-0,1093 ***	0	0	1	0	0	0
Recette		7,44	6,88	6,67	7,43	8,27	8,34

Avec concurrence SLO							
Variable	Coefficient	Base	Distance 500 km	Train	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
constante	2,8305 ***						
trimestre = 1		1	1	1			
trimestre = 2	0,1144 ***				1		
trimestre = 3	0,2107 ***					1	
trimestre = 4	0,2732 ***						1
$\log(distance)$	-0,1888 ***	300	500	300	300	300	300
train	-0,1002 ***	0	0	1	0	0	0
Recette		5,78	5,24	5,22	6,48	7,13	7,59

Année 2018

Sans concurrence SLO							
Variable	Coefficient	Base	Distance 500 km	Train	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
constante	3,0237 ***						
trimestre = 1		1	1	1			
trimestre = 2	0,0611 ***				1		
trimestre = 3	0,0790 ***					1	
trimestre = 4	0,0505 **						1
$\log(distance)$	-0,1810 ***	300	500	300	300	300	300
train	-0,0840 ***	0	0	1	0	0	0
Recette		7,33	6,68	6,74	7,79	7,93	7,71

Avec concurrence SLO							
Variable	Coefficient	Base	Distance 500 km	Train	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
constante	3,0790 ***						
trimestre = 1		1	1	1			
trimestre = 2	0,1048 ***				1		
trimestre = 3	0,1515 ***					1	
trimestre = 4	0,0594 ***						1
$\log(distance)$	-0,2138 ***	300	500	300	300	300	300
train	-0,0821 ***	0	0	1	0	0	0
Recette		6,42	5,76	5,91	7,13	7,47	6,81

Significativité statistique des coefficients: *** au 99% de probabilité ou plus, ** au 95% de probabilité ou plus, * au 90% de probabilité ou plus, [vide] non significatif.

Méthode de régression: Moindres carrés ordinaires. Les recettes moyennes (en bleu clair) sont reconstituées à partir des coefficients estimés. Si le coefficient n'est pas significativement différent de zéro, la recette reconstituée (en italique et en grisée) est à considérer comme non significativement différente de celle de la configuration de base.

Exemple de lecture: La recette moyenne des liaisons avec concurrence SLO pour la configuration de base (au 1^{er} trimestre, distance à 300 km, sans concurrence avec le train) en 2018 est de 7,33€. Si le train est présent, la recette serait de 6,74€ (toute chose égale par ailleurs). Si la distance passe à 500 km, la recette serait de 6,68€ (toute chose égale par ailleurs).

Source: ART

Directeur de la publication : Thierry Guimbaud

Pilotage et coordination : Fabien Couly, Anh Lai

Auteurs et contributeurs : Alexandra Hassler, Quentin Lepetit, Ioana Vacaru

Impression : Imprimerie de la direction de l'information légale et administrative en 150 exemplaires

Dépôt légal : juin 2025

ISSN : 2678-4696

Le rapport annuel du transport routier de voyageurs et des gares routières en 2024 est consultable en ligne sur le site internet de l'Autorité de régulation des transports : <https://www.autorite-transports.fr>



11, place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon - 75014 Paris
Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

 @ART_transports

Retrouvez toute l'actualité, les avis
et décisions, les textes de référence, les notes
de conjoncture et les publications de l'Autorité
sur le site internet

autorite-transports.fr