Autorité de Régulation des Transports

Liberté • Égalité • Fraternité
République Française

RAPPORT ANNUEL SUR LE MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR ET SUR LES GARES ROUTIÈRES EN FRANCE EN 2025

> Juin 2026

autorite-transports.fr

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

Crédits photos des chapitres : Le Parisien/Benoit-Jean Hasse (page 10), Nantes Métropole et Région Pays de la Loire (page 13), Cerema (page 14), Gare routière d'Aix-en-Provence par construiracier.fr (page 22), Olivier Chalmeau (page 23).

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

Introduction

11ème Rapport annuel du transport routier de voyageurs de l'Autorité de régulation des transports

La onzième 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 1er janvier au 31 décembre 2025. 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 2025 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 2024 peuvent être considérées comme consolidées. Les données relatives à l'année 2025 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 ouvert le marché du 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	9
02	Services en gares routières	12
03	Marché du transport par autocar librement organisé	15
04	Résultats économiques, sociaux et environnementaux des autocars librement organisés	18
05	Qualité de service du transport par autocar librement organisé	20
06	Situation concurrentielle sur le marché du transport par autocar librement organisé	21

10 ANS D'OUVERTURE DU MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCARS LIBREMENT ORGANISÉS

2015

Ouverture du marché des autocars SLO
5 opérateurs nationaux s'y positionnent

2016-2017

Le marché croit rapidement
9 M passagers en 2017

2018

Le maillage du réseau se densifie
Plus de 200 villes desservies

2019

FLiXBUS BlaBlaCar

Le marché se structure autour de **deux opérateurs nationaux**

2020

L'ART impose une baisse du **tarif d'accès à la gare routière du Mont-Saint-Michel**

2021

Première édition des **Rencontres gares routières**

La crise sanitaire affecte fortement la fréquentation pendant deux ans

2022

Les autocars atteignent un **taux de remplissage durablement élevé**

65%

2023

L'ART lance une concertation avec le secteur sur les **solutions alternatives à la gare routière de Paris-Bercy**

2024

Plus de 120 M de kilomètres parcourus par les autocars SLO

2025

Record d'emploi dans le secteur : **plus de 3300 salariés (ETP)**

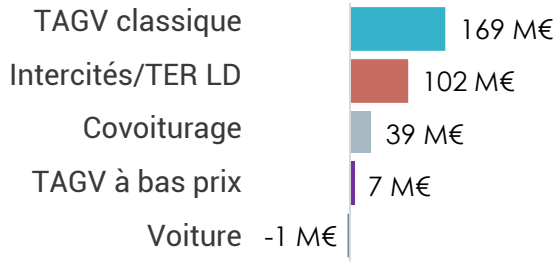
LE MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCARS SLO
10 ANS D'OUVERTURE AUX BÉNÉFICES DES USAGERS

Un marché significatif et accessible

112 M
de passagers
depuis l'ouverture du marché
dont 20 M n'auraient pas voyagé sans l'autocar

6,4 €
payés en moyenne
pour 100 km parcourus

Économies réalisées[1] en 2025
si les usagers se reportent sur …



Un bilan environnemental favorable et une contribution au désenclavement des territoires

100 kilotonnes
de CO_2 économisées[2]
comparé à d'autres modes
en cas de report modal
depuis l'ouverture du marché

960
liaisons
commercialisées **sans alternative de transport collectif,** contribuant au désenclavement des territoires

Enjeux des infrastructures et de la qualité de service

- **La disponibilité et la montée en qualité des gares routières** constitue un levier pour le développement du secteur
- **L'amélioration de la ponctualité** des autocars contribuera à renforcer l'expérience voyageur

[1] Montant qu'auraient économisé les passagers d'autocars SLO en 2025 si, en l'absence du mode autocar, ils devaient reporter leurs trajets sur un autre mode. Détails des paramètres pris en compte en Annexe. TAGV: trains aptes à la grande vitesse; TER LD: trains express régionaux longue distance.
[2] Émissions de CO_2 en moins depuis l'ouverture du marché en utilisant les autocars en comparaison aux trajets reportés sur d'autres modes. Détails des paramètres pris en compte en Annexe.

Synthèse

La onzième édition du rapport annuel sur le marché du transport routier de voyageurs et sur les gares routières en 2025 montre une croissance du trafic des autocars librement organisés mais un rythme moins soutenu par rapport aux années post-Covid précédentes. L'offre continue d'augmenter grâce à la hausse des distances parcourues, alors que la progression de la fréquentation est portée par la demande domestique. La hausse de la fréquentation, couplée à celle de la recette moyenne, a permis d'établir un nouveau record des recettes commerciales du secteur en 2025. La qualité de services des autocars et en gares n'a pas connu d'amélioration majeure, avec un taux de retard des autocars inchangé à 24 % et un niveau d'équipement insuffisant des gares. Les coûts moyens d'accès aux infrastructures augmentent sur un an plus vite que le trafic.

Arrivé à maturité, le marché du transport par autocars SLO pourrait entamer une nouvelle phase de consolidation avec l'éventuel retrait de BlaBlaCar. En l'absence de concurrence modale, le pouvoir de marché de l'opérateur dominant demeure cependant susceptible d'être limité par la concurrence des autres modes de transport et par la contestabilité du marché des autocars.

01. Caractéristiques des gares routières

- **La fréquentation des gares routières poursuit sa progression en 2025 avec 28,5 millions* de voyageurs**, portée par de grands pôles urbains (notamment Paris, Lyon, Marseille, Grenoble, Toulouse).
- **Le réseau reste structuré autour de dix grands aménagements** concentrant une part majoritaire des flux, souvent situés à proximité de pôles ferroviaires ou aéroportuaires. En 2025, **la gare de Pershing à Porte Maillot a ouvert** et va accueillir progressivement une partie du trafic de la gare de Bercy.
- Les coûts moyens d'accès aux infrastructures sont de 5,6 € HT (+8 %), même si la majorité des gares restent sous le seuil de 5 €.

02. Services en gares routières

- **Dans les grandes gares routières, tensions de capacité, niveau d'équipement insuffisant et absence de contrat de gestion robuste** fragilisent la qualité de service et peuvent limiter la fréquentation.
- La synthèse des travaux du comité de concertation des gares en 2025 met en lumière **trois axes d'amélioration** pour mieux adapter ces infrastructures aux besoins des territoires : **désigner un pilote, planifier un réseau optimisé, stabiliser le modèle économique.**

03. Marché du transport par autocar SLO

- **Le trafic des autocars SLO continue à progresser sur un an bien que le rythme ralentisse.** D'une part, les distances parcourues par les autocars dépassent de 4 % celles de 2024, la fréquence quotidienne augmentant très légèrement (+1 %). D'autre part, **la fréquentation s'approche des 17 millions* de passagers, en augmentation de 4 % sur un an**.** Cette hausse annuelle est **portée par la partie domestique** (+6 %) tandis que la fréquentation internationale stagne.
- **Le nombre de passagers empruntant les liaisons de 100 km ou moins est en forte hausse (+20 % sur un an) et atteint son plus haut niveau.** Le niveau d'offre sur ce type de liaison s'accroît également (+10 %) alors que la structure de l'offre se diversifie avec de moins en moins de dessertes aéroportuaires.

04. Résultats économiques, sociaux et environnementaux des autocars SLO

- **La recette moyenne par passager pour 100 km augmente de 7 % sur un an et s'établit à 6,4 euros en 2025,** revenant ainsi à son niveau de 2023. La hausse concomitante de la fréquentation et des prix permet d'établir **un nouveau record de recettes domestiques du secteur** à plus de 200 millions d'euros (+11 % depuis 2024) sans que cela ne révèle pour autant la marge des opérateurs.
- **Le nombre d'ETP du secteur augmente fortement sur un an** et dépasse les 3 000 emplois pour la première fois depuis l'ouverture du marché. Avec un taux de remplissage qui diminue légèrement, les émissions de CO_2 des passagers SLO sont en légère hausse et atteignent 23,5 g d'équivalent CO_2 par passager.km, mais restent très en-deçà des émissions moyennes des voitures particulières.

05. Qualité de service des autocars SLO

- **Les annulations** représentent 1 % des départs d'autocars programmés en 2025, une part stable depuis 2024.
- **Le taux de retard reste également inchangé à un niveau élevé**. Près d'un quart des autocars ayant effectivement circulé en 2025 arrivent à leur terminus avec un retard de plus de 15 min.

06. Concurrence sur le marché des autocars SLO

- **Au dernier trimestre 2025, les liaisons opérées par les deux opérateurs à la fois représentent 95 % des passagers transportés**, un chiffre en hausse par rapport aux années passées. Pourtant, le prix moyen des liaisons avec concurrence augmente, tandis que celui des liaisons sans concurrence baisse, resserrant ainsi l'écart entre deux catégories. Le train constitue aussi un concurrent important des autocars SLO puisque les liaisons opérées à la fois par un autocar SLO et un train représentent 88 % des passagers.

BlaBlaCar annonce un projet de cessation de son activité d'opérateur d'autocars SLO

** Concernant les voyageurs en gare, ils représentent le double des passagers domestiques des autocars (qui ont tous utilisé une gare de départ et une gare d'arrivée) et l'ensemble des passagers internationaux (qui n'utilisent pour leur part qu'une gare d'arrivée ou départ, l'autre gare étant située à l'étranger)*
***Des révisions récentes ont été apportées à la fréquentation internationale et donc à la fréquentation totale. Voir la note explicative au Chapitre 3 (page 15).*

01

Caractéristiques des gares routières

	Niveau (2025)	Évolution sur un an (2024-2025)	Évolution par rapport à 2019
▪ Nombre d'aménagements desservis par les SLO	299	+5 %	-16 %
▪ Nombre de mouvements d'autocars SLO (millions)	1,3	+2 %	-2 %
▪ Nombre de passagers pris en charge et déposés dans les aménagements de transport routier* (millions)	28,5	+5 %	+16 %
▪ Fréquentation moyenne par aménagement* (milliers)	95	-	+37 %

** Y compris les passagers voyageant sur les liaisons internationales*

La fréquentation, en hausse, se concentre dans les principaux pôles d'échanges

En 2025, 28,5 millions* de passagers ont été pris en charge ou déposés dans 299 aménagements de transport routier, répartis sur plus de 200 unités urbaines.

La fréquentation moyenne par aménagement est de 95 000 passagers, soit un niveau supérieur de 37 % à celui de 2019. Cette évolution résulte à la fois du retour du trafic à un niveau supérieur à celui observé avant la crise sanitaire et de la diminution du nombre d'aménagements desservis depuis 2019.

Le réseau demeure structuré autour d'un nombre limité de grands pôles d'échanges concentrant l'essentiel des flux *(Figure 1)*. Au total, 1,3 million de mouvements d'autocars ont été enregistrés en 2025. Cinq unités urbaines concentrent plus de 36 % des mouvements nationaux dont près de la moitié dans la seule unité urbaine de Paris.

L'agglomération parisienne demeure le principal pôle du transport par autocar avec 6,8 millions de passagers. La gare de Paris-Bercy-Seine concentre à elle seule près de 80 % de ce trafic, loin devant le terminal Jules Verne à la Défense qui en représente près de 9 %.

Les autres unités urbaines présentent des niveaux de fréquentation nettement inférieurs à ceux de l'agglomération parisienne. Par ordre décroissant, il s'agit de :

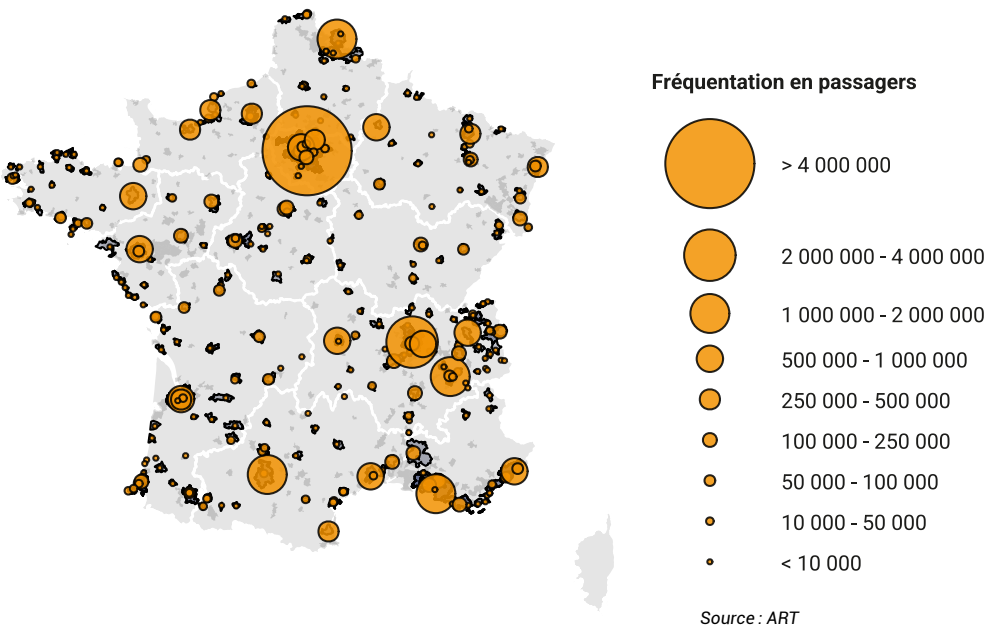
- **Lyon** : 2,7 millions de passagers ;
- **Marseille-Aix-en-Provence** : 1,5 million ;
- **Grenoble** : 1,3 million ;
- **Toulouse** : 1,1 million.

Un réseau structuré autour des infrastructures intermodales. Les SLO fréquentent principalement dans des pôles déjà connectés à d'autres modes de transport, plutôt que dans des arrêts isolés :

- 79 % des passagers sont accueillis dans des infrastructures adossées à une gare ferroviaire ;
- 7 % dans des infrastructures adossées à un aéroport ;
- 2 % dans un aménagement proche d'un péage autoroutier.

** Concernant les voyageurs en gare, ils représentent le double des passagers domestiques des autocars (qui ont tous utilisé une gare de départ et une gare d'arrivée) et l'ensemble des passagers internationaux (qui n'utilisent pour leur part qu'une gare d'arrivée ou départ, l'autre gare étant située à l'étranger)*

Figure 1 – Fréquentation des aménagements de transport routier en 2025 (en nombre de passagers)



Source : ART

CARACTÉRISTIQUES DES GARES ROUTIÈRES (2/3)

Dix aménagements concentrent plus de la moitié du trafic national

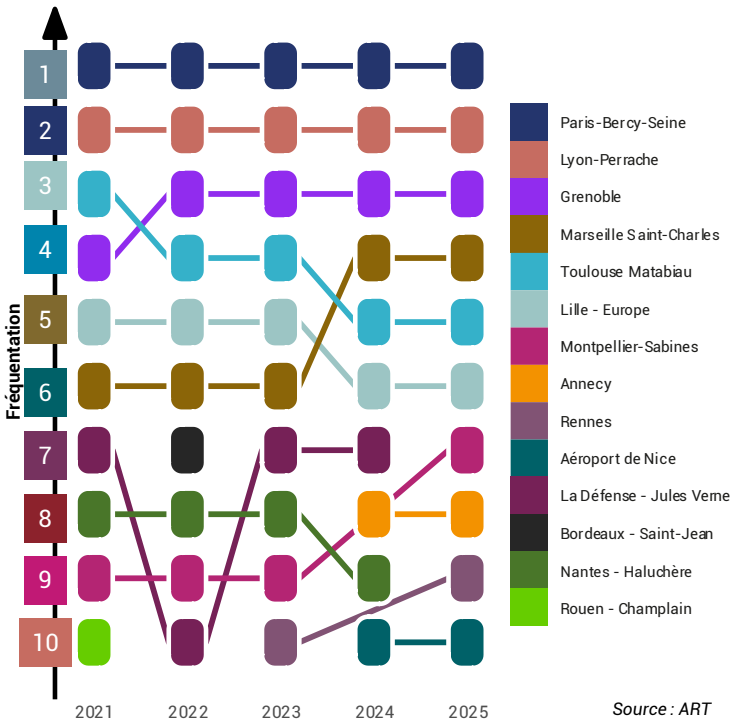
Depuis plusieurs années, le réseau des SLO repose sur un socle stable de grands aménagements nationaux. En 2025, les dix aménagements les plus fréquentés concentrent plus de la moitié de la fréquentation nationale et les vingt premiers plus de 70 %.

Paris-Bercy confirme son statut de principale gare nationale et internationale avec 5,4 millions de passagers accueillis en 2025, soit le niveau le plus élevé observé depuis l'ouverture du marché.

Sur un an, la fréquentation des SLO en Île-de-France progresse faiblement (+1,1 %), mais la répartition des flux entre aménagements évolue fortement. Hors aéroports, la gare de Paris-Bercy enregistre une hausse de plus de 600 000 passagers. Cette évolution résulte en partie de plusieurs reconfigurations de la desserte francilienne :

- **Château de Vincennes** : la fréquentation devient nulle en 2025 après la fin des reports temporaires liés aux Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024. Les flux se reportent de nouveau vers Paris-Bercy ;
- **La Défense** : le trafic diminue d'environ 200 000 passagers en un an, faisant sortir l'aménagement du classement des dix plus fréquentés. Une part du trafic pourrait s'être reportée sur Bercy ;
- **Pershing Porte Maillot** : la gare a ouvert en fin d'année 2025 *(voir Focus)*. Ce nouveau site a accueilli un peu plus de 30 000 passagers SLO au cours de ses premières semaines d'exploitation ;

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



Source : ART

L'aménagement de Nantes–Haluchère, sort du classement des dix principaux aménagements en raison du transfert progressif du trafic vers un nouveau pôle d'échange multimodal connecté à la gare ferroviaire. Rennes et Montpellier intègrent le classement à la place de Nantes et de La Défense Jules Verne ;

Une part importante des flux transitant par les principaux aménagements sont internationaux. C'est particulièrement le cas de Paris-Bercy-Seine ainsi que les infrastructures situées à proximité des frontières. Ainsi, la part des passagers internationaux se situe à environ 30 % à Paris, Lille et à l'aéroport de Nice Côte d'Azur, et près de 37 % à Annecy.

Focus : Ouverture de la gare Pershing Porte Maillot

À la suite du rapport publié par l'ART en juillet 2024 sur l'accueil des autocars librement organisés en Île-de-France, le ministre chargé des transports a confié au préfet de la région d'Île-de-France la poursuite des travaux relatifs à l'avenir de la gare routière de Paris-Bercy-Seine.

Les travaux conduits par le préfet et en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, ont retenu un scénario reposant sur le maintien temporaire d'une partie du trafic à Bercy et l'ouverture d'une nouvelle gare routière à Pershing Porte Maillot. Cette solution résulte d'un travail de concertation associant l'État, les collectivités, les opérateurs et l'ART. Elle constitue une première étape avant la création d'une nouvelle gare routière francilienne, envisagée à Saint-Denis Pleyel.

Le site de Pershing, initialement utilisé comme parking pour autocars, a fait l'objet d'aménagements destinés à le transformer en une véritable gare routière : création d'espaces d'accueil voyageurs (billetterie, sanitaires, abris), sécurisation des cheminements piétons et réorganisation des accès et de la circulation des autocars.

Les travaux ont également porté sur l'optimisation de l'usage des quais et la répartition des capacités entre opérateurs afin de permettre le transfert progressif d'une partie du trafic depuis Bercy-Seine.

La mise en service de la gare est intervenue le 15 décembre 2025, selon le calendrier prévu. Trois opérateurs; Aérobus, BlaBlaCar et FlixBus, sont présents sur le site depuis son ouverture.

En 2025, lors de ses premières semaines d'exploitation, la gare de Pershing Porte Maillot a accueilli un peu plus de 30 000 passagers SLO *(hors Aérobus)*. La montée en charge du site doit se poursuivre progressivement à mesure du transfert de nouvelles lignes depuis Bercy-Seine.

CARACTÉRISTIQUES DES GARES ROUTIÈRES (3/3)

En 2025, 94 % des voyageurs SLO transitent par des aménagements inscrits au registre public tenu par l'ART

Au 31 décembre 2025, le registre recensait 355 aménagements de transport routier, soit 13 de plus en un an. Parmi les aménagements inscrits au registre, 134 sont desservis par les SLO, soit 38 % du total. Ces aménagements concentrent toutefois 94 % des passagers accueillis par les SLO.

Le registre public des gares routières

Le registre public des gares routières tenu par l'ART informe les opérateurs SLO sur l'offre disponible et les conditions d'accès aux gares (localisation, interlocuteurs, capacités d'accueil). Il constitue également un outil d'observation du niveau d'équipement des infrastructures.

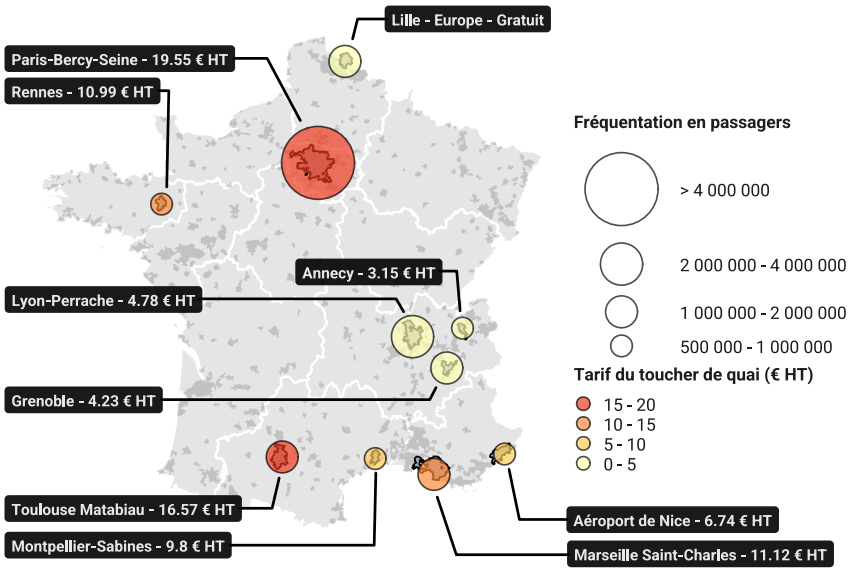
Le tarif moyen d'accès aux aménagements augmente de 8 % en 2025, pour atteindre 5,6 € HT

En tant que régulateur économique, l'ART veille à ce que les redevances d'accès reposent sur des critères objectifs et demeurent cohérentes avec les coûts supportés par l'infrastructure. En 2025, le tarif moyen d'accès aux aménagements payants, sur la base des données déclarés par les transporteurs, a augmenté de 8 % pour atteindre 5,6 € HT. Rapporté à la fréquentation domestique, le coût moyen d'accès s'établit à 62 centimes d'euros par passager (contre 41 centimes en 2024). La fréquentation domestique a ainsi augmenté moins vite que les coûts d'accès.

Les redevances d'accès représentent ainsi 3,6 % du prix moyen du billet (contre 2,5 % en 2024)*.

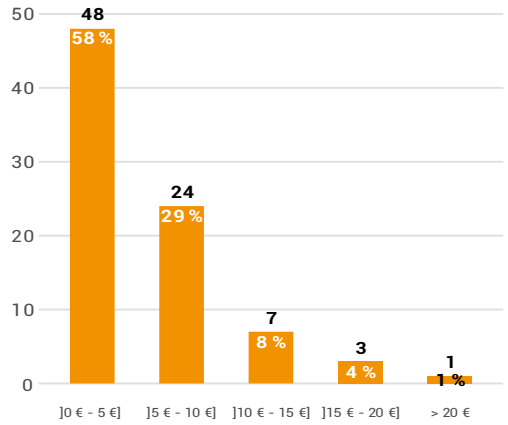
** Voir aussi le cinquième volume du bilan multimodal du transport de voyageurs en France sur l'année 2024 qui compare le poids des charges globales (carburant, péages et redevances et TVA) dans le prix du billet des différents modes.*

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



Source : ART d'après les opérateurs SLO

Figure 4 - Distribution des coûts d'accès aux aménagements



Parmi les aménagements desservis par les SLO, 83 appliquent une redevance pour l'accès à l'infrastructure *(voir figure ci-contre)*, **soit 28 % des aménagements desservis par les SLO.** Les autres aménagements demeurent accessibles sans redevance d'accès.

Toutefois, 65 % des mouvements SLO transitent par des aménagements à accès payant.

En 2025, les transporteurs ont déclaré quatre tarifs d'accès supérieurs à 15 euros, contre deux en 2024. Les aménagements concernés sont Paris-Bercy, Pershing Porte Maillot, Toulouse et le terminal Jules Verne à La Défense. Pour ce dernier, les transporteurs déclarent, pour la première fois, un coût d'accès supérieur à 20 euros, en hausse de 18 % par rapport à 2024.

Près de 60 % des aménagements ont un coût d'accès inférieur à 5€.

Le rôle de l'ART dans la régulation de l'accès aux gares routières

Conformément au code des transports, les exploitants d'aménagement de transport routier de voyageurs sont tenus de publier leurs règles d'accès et de les notifier à l'ART. En application de l'article L. 3114-6, ces règles doivent être transparentes, objectives et non discriminatoires.

Dans ce cadre, l'ART veille à la conformité des règles d'accès et accompagne les exploitants dans leur élaboration et leur mise en œuvre. Elle porte une attention plus particulière sur trois aspects : l'allocation des capacités et l'attribution des quais, la tarification des prestations d'accès ainsi que la présentation claire des prestations proposées aux transporteurs.

02

SERVICES EN GARES ROUTIÈRES

La qualité des infrastructures reste inégale et peut peser sur leur fréquentation

La qualité de service ne se limite pas aux équipements présents en gare : la capacité d'accueil et la stabilité de la localisation en sont des composantes à part entière. Trois des dix grandes gares sont concernées par une relocalisation des SLO : à Paris, une partie du trafic de la gare routière de Bercy est réorientée vers Pershing à Porte Maillot ; à Lyon, la fermeture pour travaux de Perrache a conduit à une solution transitoire à Gerland ; à Montpellier, un déplacement des flux SLO de la gare Sabines est à l'étude. Sur les sept autres, quatre déclarent se trouver régulièrement saturées ou proches de la saturation.

Les équipements disponibles varient sensiblement d'un site à l'autre, sans corrélation avec la fréquentation. Marseille Saint-Charles et Toulouse offrent l'intégralité des services en propre, Bercy, Perrache et Grenoble la quasi-totalité. Lille-Europe (1 million de passagers) et Montpellier Sabines (0,8 million de passagers) présentent les niveaux les plus bas, sans personnel sur site, sans information dynamique, ni billetterie. Sur les dix gares, la moitié n'ont pas de sanitaires en propre. La salle d'attente est l'équipement le plus universel ; l'accès wifi et la salle de repos conducteurs sont les moins répandus en propre.

Un niveau d'équipement limité peut constituer un facteur parmi d'autres susceptibles de peser sur l'attractivité des infrastructures et, partant, sur la croissance du trafic. Les territoires les mieux équipés — Marseille, Toulouse, Grenoble — figurent parmi les plus dynamiques, avec des progressions annuelles de 4,8 et 6,5 %. À l'inverse, Lille et Montpellier, parmi les moins équipés, affichent les croissances les plus faibles, de 0,2 à 1,3 %. Bien qu'elle se maintienne au sixième rang en termes de fréquentation, Lille-Europe est la seule gare du classement à ne pas avoir retrouvé son niveau de 2019 et la seule dépourvue de la quasi-totalité des équipements en propre.

La qualité de service suppose enfin un contrat d'exploitation robuste. Les gares les mieux équipées bénéficient d'un contrat dédié : gestion confiée à un opérateur interne à Marseille et Toulouse, marché public à Grenoble, Rennes et Lyon. À l'inverse, à Montpellier, la gare est intégrée dans une DSP d'exploitation de lignes régulières, sans visibilité propre.

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 / restauration	Accès wifi	Salle de repos conducteurs
Paris Bercy	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓
Lyon Perrache	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗
Grenoble	✓	✓	✓	✓	●	✓	✓	✓
Marseille Saint-Charles	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Toulouse	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Lille-Europe	✗	✗	✗	●	●	●	✓	✗
Montpellier Sabines	✗	✗	✗	✓	✓	✗	✗	✗
Annecy	✓	✓	✓	●	●	●	✗	✗
Rennes	✓	✓	✓	✓	●	✓	✗	✓
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 propreté, l'entretien régulier des installations, ou la sécurisation des lieux.*

● *l'équipement se trouve dans la gare ferroviaire ou l'aéroport attenant*

Source : ART d'après les exploitants d'aménagements

SERVICES EN GARES ROUTIÈRES (2/3)

Un cadre contractuel clair entre les parties prenantes fonde la qualité de service en gare routière

Le cas francilien montre le rôle déterminant d'un contrat de gestion solide. Le témoignage de la RATP, gestionnaire d'une quarantaine de gares routières en Île-de-France, en offre l'illustration. Jusqu'en 2020, ces gares étaient intégrées au contrat global d'exploitation des lignes régulières (RATP-Île-de-France Mobilité), sans détourage des coûts ni indicateurs de qualité, conduisant à une absence de gestion réelle pendant des années. La RATP a engagé un travail de **détourage des coûts, site par site**, aboutissant à un modèle de redevance au départ, calculée sur la base des coûts d'exploitation et des passages déclarés par les transporteurs, validée par l'AOM. Dans le cadre des futures délégations de service publiques (DSP) des lignes régulières, Île-de-France Mobilité intègre désormais l'objet gare routière assorti d'indicateurs de qualité contractualisés et d'un modèle économique formalisé, créant ainsi les conditions d'une clarification des rôles entre l'AOM, les collectivités et le gestionnaire et d'une meilleure prise en charge du patrimoine.

Ce travail de détourage, conduit en Île-de-France, éclaire plus largement la structure économique des gares routières.

L'expérience de SNCF Gares & Connexions, en tant que gestionnaire de gares routières, en précise les composantes. Les principaux postes de coûts d'exploitation recouvrent l'entretien et la maintenance des infrastructures (nettoyage, réparations, vidéosurveillance), les charges de personnel (agents de régulation, d'entretien, sécurité, administratif) et les dépenses d'électricité, eau, chauffage, etc. Côté recettes, la ressource principale est le toucher de quai, destiné à couvrir la maintenance et l'entretien, complété par la location d'espaces disponibles et des services auxiliaires payants (consigne, restauration).

Le détourage des coûts permet d'isoler et de piloter les différents postes concernés, tout en ouvrant la voie à des mécanismes d'incitation à la qualité.

La parole à … Margot Guellec, Nantes Métropole, et à Geoffrey Buot, Région des Pays de la Loire

Le pôle multimodal de Nantes en chiffres :

3 acteurs principaux impliqués dans la gouvernance (Nantes Métropole, la Région Pays de la Loire, SNCF Gares & Connexions)

Une gare routière :

- 15 quais pour les services desservant la gare : 17 lignes régionales, navette aéroport, SLO, affrètement SNCF, les services de transport adaptés aux personnes à mobilité réduite, les cars de tourisme.
- 600 000 voyageurs SLO
- 350 m² : le hall d'accueil voyageurs, guichets de vente de titres ouverts de 7h à 20h, espace d'attente

directement reliée à :

- La gare ferroviaire (15 M voyageurs)
- Le parking vélo sécurisé (1216 places)
- Le réseau de transport Naolib (bus urbains, tramway)
- La station de taxi (60 places), location de voitures (200 places)

Le PEM Gare Sud de Nantes s'inscrit dans un projet urbain initié en 2012 dans le cadre de la ZAC Euronantes et jalonnée par la livraison de la mezzanine ferroviaire (2020) et la requalification des parvis nord et sud (2019-2022). Le coût global de cette transformation atteint 132,9 M€ , dont 44 M€ financés par Nantes Métropole et 40,2 M€ financés par la Région Pays de la Loire.

Cinq acteurs principaux coexistent : Nantes Métropole (AOML et propriétaire du bâtiment de la gare routière pendant 25 ans), la Région Pays de la Loire (AOMR et exploitant de la gare routière), SNCF Gares & Connexions (gestionnaire de la gare ferroviaire attenante), Effia (délégataire de service public de Nantes Métropole pour les fonctions transversales du PEM) et Transdev (titulaire d'un marché public de la Région Pays de la Loire pour la gestion opérationnelle de la gare routière) . À l'échéance des 25 ans, la Région disposera d'une option d'achat sur les locaux de la gare routière, d'une superficie d'environ 700 m². L'aménagement du PEM Sud seul est estimé à 18,7 millions d'euros hors tertiaire, dans lequel la Région Pays de la Loire a investi 8,4 M€, décomposés ainsi : une subvention de 2,95 M€ à la Métropole pour les espaces publics et équipements communs, un loyer de 4,1 M€ versé sur 25 ans pour les locaux de la gare routière, et 1,3 M€ pour l'équipement spécifique de la gare routière — contrôle d'accès, information voyageurs et sûreté.

L'intégration des SLO dans la nouvelle gare routière : jusqu'à l'ouverture du PEM, les SLO desservaient Haluchère-Batignolles, site du nord-est nantais limité à deux arrêts, dépourvu de tout service aux voyageurs, et souffrant de conflits d'usage récurrents avec une clinique voisine. Le transfert vers le PEM Gare Sud de Nantes représente une rupture qualitative majeure pour les 600 000 voyageurs SLO annuels, qui accèdent désormais à un hall d'attente bâti, des guichets de vente de titres de transport, de la restauration et des sanitaires.

Le modèle économique de la gare routière : le modèle de facturation retenu repose sur un toucher de quai proportionnel à la durée de présence, appliqué uniformément à tous les opérateurs indépendamment de leur statut — conventionné ou SLO. Le tarif est fixé à 7 € pour 5 minutes de présence en gare, 11 € HT pour 15 minutes et 14 € HT pour 30 minutes. Les recettes issues des touchers de quai sont appelées à être complétées par des recettes commerciales diversifiées : commissions sur la vente de titres de transport, restauration, revenus des sanitaires payants. Leur poids respectif dans l'équilibre global n'est toutefois pas encore documenté : la mise en service étant récente et la navette aéroport n'étant pas encore pleinement opérationnelle.

SERVICES EN GARES ROUTIÈRES (3/3)

Les « Rencontres gares routières » constituent un outil pour diffuser les bonnes pratiques de gouvernance et d'exploitation

L'ART a organisé, le 27 mars 2026, sa quatrième édition des Rencontres sur les gares routières sur le thème : *« Améliorer la gouvernance des gares routières pour mieux accueillir les SLO »*

Les actes des Rencontres mettent en exergue trois grands enseignements :

- Enseignement n°1 : L'absence de pilote chargé d'organiser l'accueil des SLO à l'échelle de l'agglomération fragilise ces services et contraint leur développement. Les difficultés liées au projet de fermeture de la gare de Paris-Bercy ont montré l'importance d'une coordination anticipée entre les acteurs afin de garantir des solutions adaptées pour les voyageurs et les opérateurs. Plus largement, les infrastructures restent insuffisantes en nombre et en qualité, ce qui conduit à des situations de saturation ou à l'éloignement des arrêts des centres urbains. Certains services essentiels, comme l'information voyageurs ou la billetterie, demeurent également perfectibles faute de coordination. Cette situation s'explique notamment par la dispersion des compétences entre plusieurs collectivités, sans qu'aucune n'a mandat pour agir à la bonne échelle. Le projet de loi-cadre sur les transports, adopté en première lecture par le Sénat le 28 avril 2026, pourrait contribuer à combler cette lacune.
- Enseignement n°2 : Les territoires démontrent que l'intégration multimodale incluant les SLO est possible dès la conception, à condition d'une gouvernance partagée. Au-delà des infrastructures, la réussite d'un pôle repose sur une gouvernance partagée et une coordination opérationnelle entre les différents acteurs. Les exemples de Nantes et de l'Île-de-France montrent qu'une organisation claire, associée à des objectifs de qualité de service, permet d'offrir aux voyageurs un parcours plus fluide et mieux intégré.
- Enseignement n°3 : Le modèle économique repose sur un contrat de gestion clair. S'il n'existe pas de modèle unique, les retours d'expérience montrent que l'équilibre financier dépend d'une répartition claire des responsabilités, d'une bonne valorisation des espaces et d'un niveau de service suffisamment élevé pour justifier les redevances acquittées par les opérateurs.

Le comité de concertation réunit les acteurs du secteur

En 2025, le comité de concertation des gares routières s'est saisi des enjeux de gouvernance et de planification territoriale. Ses travaux ont mis en évidence trois déficits structurels : une gouvernance fragmentée, une planification absente des documents stratégiques et un modèle économique précaire.

Plusieurs orientations du projet de loi-cadre sur les transports rejoignent les constats formulés dans le cadre des travaux du comité. Le dispositif s'articule autour de trois leviers : (1) les AOM locales sont désignées comme autorités pilotes, compétentes pour planifier l'accueil des SLO ; (2) cette planification est ancrée dans les outils existants — plans de mobilité et SRADDET ; (3) enfin, dans les territoires de plus de 200 000 habitants, les AOM devront garantir, à l'horizon 2032, une gare routière conforme à des spécifications fixées par décret. L'objectif : optimiser le réseau d'infrastructures et améliorer leur qualité dans un cadre économiquement soutenable.

Focus sur les travaux du comité de concertation des gares routières

1. La gouvernance des gares routières doit être clarifiée

La gouvernance des gares routières est fragmentée et illisible. AOM locale, région ou commune : l'exploitant varie selon les territoires, sans logique d'ensemble. Aucun acteur n'est chargé d'optimiser le réseau à l'échelle d'une agglomération. Aucun n'est désigné pour organiser l'accueil des services librement organisés — alors même qu'ils représentent une part croissante du trafic.

Désigner un pilote unique clarifierait les responsabilités et fluidifierait la coordination. Le comité recommande de confier ce rôle à l'AOM locale, sans exclure qu'une région assume la gestion d'une gare lorsque le contexte le justifie.

2. Une véritable planification territoriale doit être construite

La planification de l'offre de gares demeure lacunaire. Les documents de planification existants — SRADDET et plans de mobilité — abordent peu les gares routières et comportent rarement une programmation ou une évaluation prospective des besoins. Cette absence de vision stratégique freine l'adaptation des équipements aux nouveaux usages.

Le comité plaide pour une planification articulée sur deux échelons : le niveau régional définit les grandes orientations, le niveau local en assure la déclinaison opérationnelle. Il recommande également de mettre à disposition des collectivités des outils partagés, notamment un schéma directeur des gares routières.

3. Le modèle économique reste à stabiliser

L'équilibre économique de certaines gares routières reste fragile. Les travaux du comité révèlent de fortes disparités dans les taux de couverture des coûts. Dans certains cas, les redevances perçues ne suffisent pas à couvrir les charges, contraignant les collectivités à compenser ce déficit.

Rétablir l'équilibre suppose d'optimiser la gestion contractuelle et d'améliorer la qualité de service, levier essentiel de recettes supplémentaires. Le partage de bonnes pratiques peut renforcer durablement le bon fonctionnement des gares.

03

MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR LIBREMENT ORGANISÉ

** **Nota bene**: *Les difficultés de désagrégation de la fréquentation internationale ont causé une surestimation des passagers internationaux en transit en France dans les chiffres précédemment publiés. Le volume de passagers internationaux en transit en France et de la fréquentation totale induite ont ainsi été entièrement révisés dans cette édition.*

	Niveau (2025)	Évolution sur un an (2024-2025)	Évolution par rapport à 2019
▪ Nombre de villes* françaises desservies	206	+ 5 %	-12 %
▪ Nombre de liaisons domestiques commercialisées	1 632	+11 %	+ 7 %
▪ Volume d'autocars.km en France (millions)	125	+ 4 %	+14 %
▪ Nombre de départs quotidiens	840	+ 1 %	+ 2 %
▪ Nombre de passagers transportés** (millions)	16,9	+ 4 %	+20 %
▪ Nombre de passagers.km en France (milliards)	4,3	+ 3 %	+15 %

** Au sens des unités urbaines*

En 2025, le nombre de liaisons SLO progresse de 12 % sur un an et dépasse largement le niveau de 2019

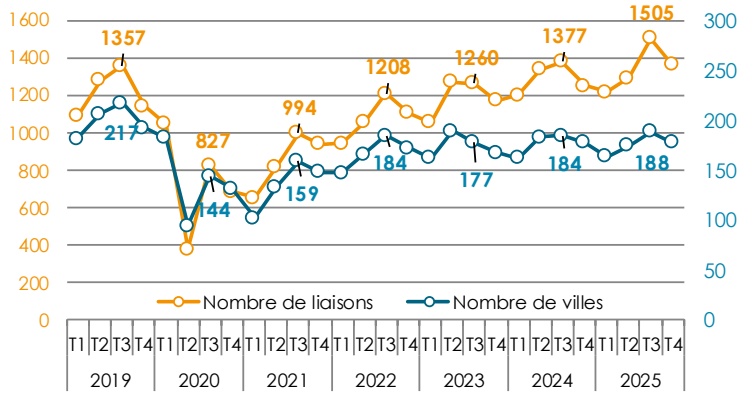
Les opérateurs SLO ont commercialisé 1 632 liaisons domestiques pour relier 206 villes* françaises en 2025. L'offre de liaisons s'est ainsi fortement étoffée sur un an, alors que le nombre de villes desservies a conservé sa stabilité constatée depuis 2022. Deux phénomènes sont donc constatés. D'abord, la connectivité des villes poursuit sa tendance à la hausse en 2025, atteignant 16 destinations en moyenne par ville (contre 13 en 2019). Ensuite, l'écart entre le nombre de liaisons d'autocars et celui des trains longue distance[1] se resserre (-15 % en 2025) tandis que l'offre de villes desservies par les autocars reste 30 % moindre que celles des trains.

En 2025, FlixBus dessert 71 % de l'offre totale de villes et 70 % des liaisons proposées, des proportions en baisse sur un an (-1 et -6 points respectivement). Pour BlaBlaCar, les taux de couverture sont en forte hausse avec 73 % des villes (+6 points) et 61 % des liaisons opérées (+8 points). Aux côtés du duopole des opérateurs nationaux, six opérateurs régionaux, deux en moins sur un an[2], proposent 28 liaisons SLO en 2025 (-7 liaisons).

Le socle des dessertes permanentes (sans interruption depuis 2015) est constitué de 52 villes, stable depuis 2022.

[1] Trains aptes à grande vitesse et Intercités
[2] Resalp s'est désormais concentré sur les liaisons France-Italie sans cabotage (exclu ainsi des périmètres de la collecte de données), et TLFD a arrêté la ligne SLO en Corse en 2025.

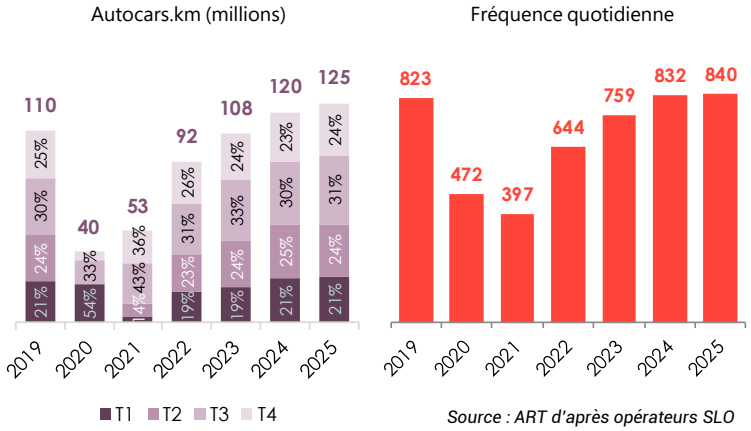
Figure 5 – Nombre de villes* françaises desservies et de liaisons domestiques commercialisées



Source : ART d'après opérateurs SLO

En 2025, 46 % de la population métropolitaine dispose d'un point d'arrêt à moins de 5 km de son domicile (63 % en Ile-de-France et 43 % dans les autres régions), stable au global mais en baisse en Ile-de-France par rapport à l'année précédente.

Figure 6 – Distance parcourue en France par les autocars et nombre de départs quotidiens sur les liaisons domestiques



Source : ART d'après opérateurs SLO

En 2025, le marché se caractérise par des lignes plus longues dont la fréquence de départ n'augmente que légèrement

D'un côté, la distance totale parcourue par les autocars SLO en 2025 s'élève à 125 millions de km, soit le plus haut niveau jamais atteint depuis l'ouverture du marché. Le volume des autocars.km au 3ème trimestre 2025 est aussi un record trimestriel, à plus de 39 millions de km (+7 % sur un an et +18 % par rapport à 2019).

De l'autre côté, avec 840 départs par jour, la fréquence quotidienne n'augmente que très légèrement (+1 %) sur un an. Ainsi, la longueur moyenne des lignes domestiques est en hausse marquée en 2025 (+4 %) pour atteindre 409 km après des valeurs voisines de 390 km observées depuis 2021. Par liaison, la fréquence quotidienne atteint 3,4 trajets en moyenne (-5 % sur un an et +16 % par rapport à 2019).

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

La fréquentation des autocars SLO en 2025 est en hausse de 4 % sur un an, portée par la demande domestique

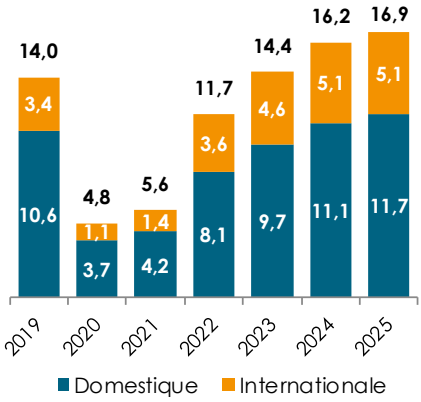
Tandis que la fréquentation sur les liaisons domestiques* continue d'augmenter, la fréquentation internationale* stagne (Figure 7). D'un côté, près de 12 millions de passagers ont voyagé sur les liaisons domestiques des autocars SLO en 2025, en hausse de 6 % sur un an et de 11 % par rapport à 2019. La fréquentation domestique a ainsi continué de progresser mais à un rythme moins soutenu que celui des années précédentes. De l'autre côté, la fréquentation sur les liaisons internationales reste stable à plus de 5 millions de passagers. La croissance du trafic par autocars SLO en 2025 a donc été portée uniquement par la partie domestique du marché, une situation inédite depuis la sortie de la crise de Covid-19.

La fréquentation totale* approche les 17 millions de voyageurs en 2025, 20 % de plus qu'en 2019. La part des passagers qui ont traversé les frontières de la France est de 30 %, en baisse annuelle pour la première fois depuis 2021 (-2 points en 2024 et 2025). Pourtant, le poids des activités internationales des autocars SLO reste deux fois supérieur à celui du ferroviaire, à seulement 16 % en 2025.

De même que le volume de passagers, la distance parcourue par les passagers domestiques (passagers.kilomètres) augmente de 4 % sur un an, portant l'essentiel de la hausse de la fréquentation (4,3 milliards de passagers.km, +3 %). Les trajets effectués par les voyageurs raccourcissent encore, une tendance constatée depuis 2021 (270 km en 2025, contre 274 km en 2024 et 300 km en 2021).

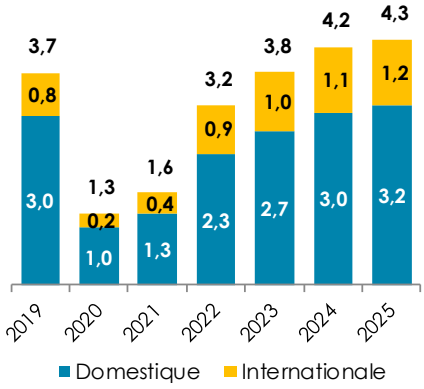
* Voir Glossaire pour la définition des périmètres.
** Des révisions récentes ont été apportées à la fréquentation internationale et donc à la fréquentation totale. Retrouver toute la série corrigée dans le jeu de données en open data associé à ce rapport ou sur https://opendata.autorite-transports.fr

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

Les caractéristiques des liaisons domestiques restent stables

Les dix liaisons domestiques les plus fréquentées représentent, en 2025, 34 % des passagers transportés, une proportion comparable aux années passées (voir Annexe 3.5). Le classement du top 10, ayant toujours Lille – Paris à sa tête, connaît deux changements notables. D'un côté, les liaisons entre Paris et la Normandie (vers Rouen, Le Havre et Caen) et entre Paris et Lyon ont perdu chacune 3 places dans le classement dû aux fortes baisses (jusqu'à -20 %) de leur fréquentation sur un an, peut-être en lien avec les hausses respectives de fréquentation TER ou TAGV sur ces liaisons. De l'autre côté, Paris – Reims a gagné 5 places, bénéficiant d'une hausse d'un tiers des passagers entre 2024 et 2025.

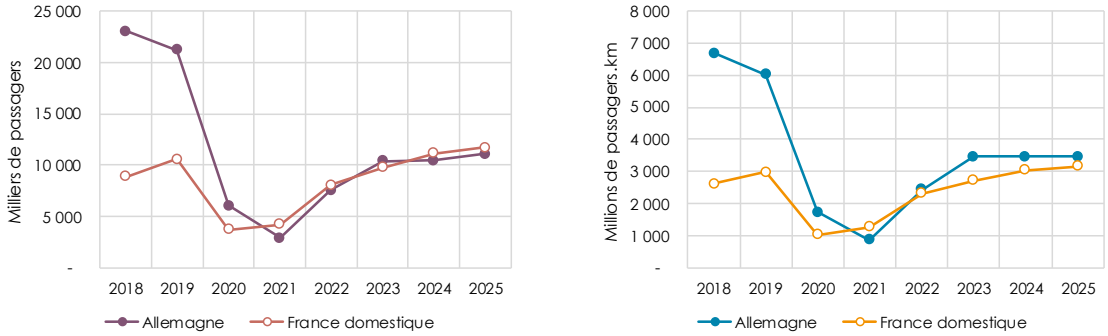
Les liaisons radiales (en provenance ou à destination de l'unité urbaine de Paris) représentent 43 % de la fréquentation domestique et enregistrent 28 % de départs quotidiens de plus que la moyenne. La part de marché des liaisons radiales est en baisse continue depuis l'ouverture du marché.

Progressant au même rythme, les niveaux de fréquentation outre-Rhin et en France restent proches

Après l'année 2024 en stagnation, la fréquentation domestique des autocars SLO en Allemagne augmente de 6 % en nombre de passagers en 2025 alors que les passagers.km restent inchangés. Le nombre de passagers domestiques en Allemagne s'élève à 11,1 millions, légèrement inférieur à celui de la France (11,7 millions). Les passagers.km outre-Rhin restent légèrement supérieurs, indiquant des parcours plus longs des passagers d'autocars SLO en Allemagne. Le Deutschlandticket* semble durablement provoquer un choc concurrentiel tarifaire, en déplaçant une partie de la demande du marché des autocars vers les transports régionaux ferroviaires.

*https://lepetitjournal.com/berlin/actualites/impact-deutschlandticket-49eu-363379?

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

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

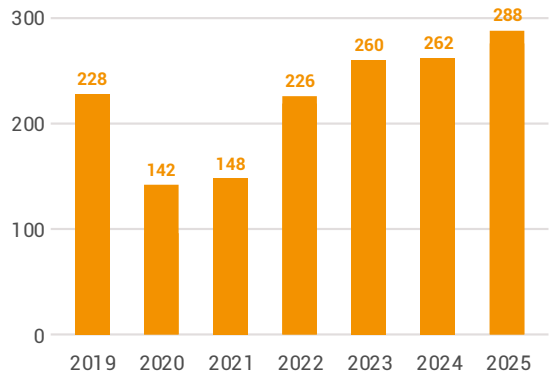
	Niveau (2025)	Évolution sur un an (2024-2025)
▪ Nombre de liaisons de 100 km ou moins entre unités urbaines commercialisées	288	+ 10%
▪ Nombre de liaisons de 100 km ou moins déclarées	2 548	+13 %
dont nombre de déclarations disposant de droits actifs	1 030	+5 %
dont nombre de déclarations annulées	201	-
dont nombre de déclarations caduques	1 298	+21 %
▪ Nombre de passagers sur les liaisons de 100 km ou moins (millions)	1,3	+20%

La croissance de l'offre de liaisons s'accompagne d'une extension du maillage territorial

En 2025, les liaisons de 100 km ou moins enregistrent une progression de l'ensemble de leurs principaux indicateurs d'activité. L'offre de liaisons commercialisées poursuit sa progression engagée depuis 2022 et atteint 288 liaisons en 2025, soit une hausse de 10 % sur un an.

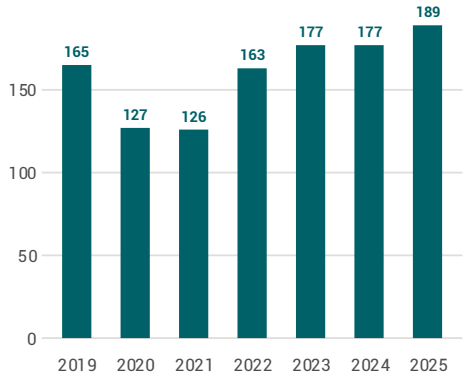
Cette augmentation de l'offre s'accompagne d'un élargissement du maillage territorial, 189 unités urbaines sont désormais desservies, soit 12 de plus qu'en 2024.

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



Source : ART d'après opérateurs SLO

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



Source : ART d'après opérateurs SLO

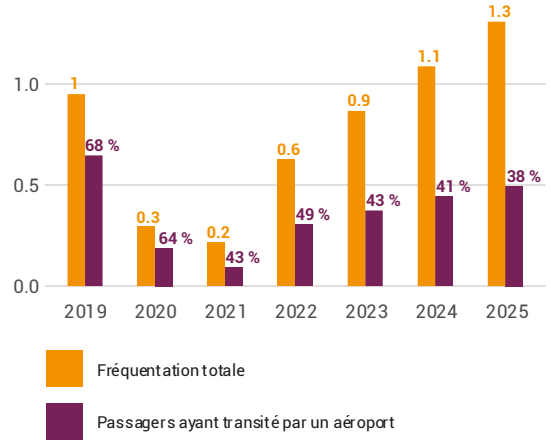
La fréquentation atteint un niveau record depuis l'ouverture du marché, avec une diversification du type de liaisons

La croissance de l'offre de liaisons de 100 km ou moins s'accompagne d'une progression de la demande. Le nombre de passagers transportés sur les liaisons de courte distance atteint son plus haut niveau depuis l'ouverture du marché pour atteindre 1,3 million de voyageurs en 2025, soit une croissance annuelle de 20 %.

La structure des liaisons de moins de 100 km évolue, avec une diminution de la part des dessertes aéroportuaires, mais avec une augmentation en volume. En 2025, la part des usagers de liaisons vers les aéroports était de 38 % alors qu'elle était de 68 % en 2019.

La liaison de moins de 100 km la plus fréquentée demeure, comme depuis 2017, celle reliant l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry à l'unité urbaine de Grenoble. La liaison Marseille-Aix-en-Provence – Toulon conserve la deuxième place. La liaison Rennes – Mont-Saint-Michel demeure en troisième position.

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



Source : ART d'après opérateurs SLO

Le code des transports, notamment ses articles L. 3114-17 et suivants, autorise les services librement organisés de transport régulier de voyageurs par autocar. Les liaisons de 100 kilomètres ou moins font toutefois l'objet d'un encadrement spécifique et sont soumises à une déclaration préalable de l'opérateur. À la demande d'une autorité organisatrice de mobilité (AOM) et sous réserve d'un avis conforme de l'ART, ces liaisons peuvent être interdites ou limitées.

04

Résultats économiques, sociaux et environnementaux des autocars SLO

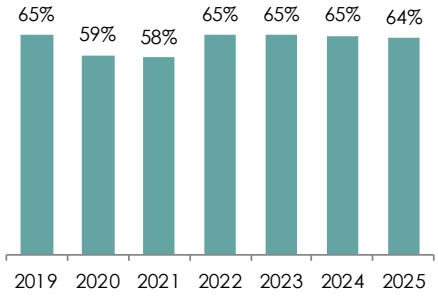
	Niveau (2025)	Évolution sur un an (2024-2025)	Évolution par rapport à 2019
▪ Taux d'**occupation**	64 %	-1 point%	-1 point%
▪ **Recettes domestiques** (million d'euros courants HT)	202	+11 %	+47 %
▪ **Recette par passager** pour 100 km (euros courants HT)	6,4	+7 %	+38 %
▪ Nombre d'**emplois** (ETP) au dernier trimestre	3 320	+575 ETP	+378 ETP
▪ **Émission** de CO_2 par passager (gCO_2 éq. par passager.km)	23,5	+2 %	-

Le taux d'occupation diminue légèrement

Le taux d'occupation global des autocars SLO s'élève à 64 % en 2025, en baisse de 1 point de % par rapport aux années précédentes et à 2019. Cette baisse résulte du taux d'occupation moindre des passagers internationaux sur les liaisons domestiques car les passagers domestiques, à eux seuls, remplissent les autocars à un taux stable de 47 % en moyenne.

Le taux d'occupation global est assez homogène entre les trimestres, aucun d'entre eux ne se situant au-dessous de 60 % en 2025.

Figure 15 – Taux d'occupation moyen des autocars SLO



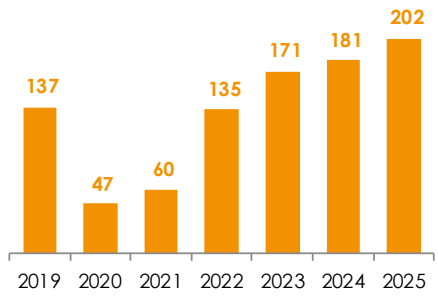
Source: ART d'après opérateurs SLO

La hausse concomitante de la fréquentation et des prix permet d'établir un nouveau record de recettes commerciales

En 2025, **la recette moyenne des liaisons domestiques s'établit à 6,4 euros par passager pour 100 km.** Après la baisse annuelle en 2024, la recette moyenne a ainsi augmenté de 7 % sur un an, et rejoint le niveau élevé de 2023. Après des prix bas, en-dessous de 5 euros pour 100 km, en 2019 (dû aux offres promotionnelles) et pendant la crise sanitaire en 2020 et 2021, une hausse de la recette moyenne a été observé depuis 2022. L'indice de prix d'autocars est désormais supérieur aux indices de prix à la consommation* (Figure 17), à l'exception de l'année 2024. La recette moyenne pour les liaisons de 100 km ou moins est de 8,7 euros en 2025, soit 6 % de moins qu'en 2024, les recettes sur ce segment de liaison ayant augmenté moins vite que la fréquentation. Les autocars SLO restent malgré tout un des moyens de transport collectif les moins chers**.

Grâce à la double hausse de la fréquentation et de la recette moyenne, les recettes commerciales (réalisées sur les liaisons domestiques) **atteignent un nouveau record** depuis la libéralisation du marché **avec plus de 200 millions d'euros en 2025**. La hausse annuelle des recettes est de 11 % en 2025 (contre +6 % en 2024).

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

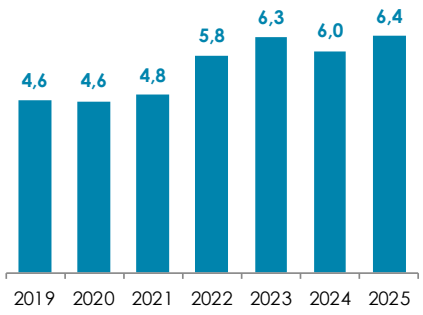


Source : ART d'après opérateurs SLO

* INSEE, indices IPCH métropole
** voir Le marché des transports en France en 2024 (ART, 2026)

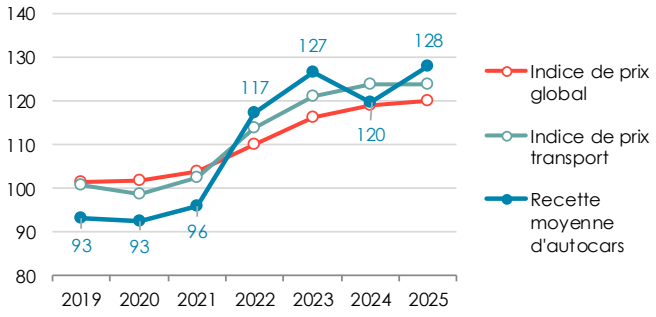
Figure 17 – Recette par passager domestique pour 100 km (gauche) et évolution des indices de prix (droite)

Recette par passager pour 100 km (euros courant HT)



Source : ART d'après opérateurs SLO

Indice de prix à la consommation et de recette d'autocars (2018 = 100)



L'année 2018 a été choisie comme référence pour éviter l'effet amplificateur des prix exceptionnellement bas de 2019, si utilisés comme référence, sur l'évolution de la recette d'autocars.

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

Les effectifs employés des autocars SLO dépassent les 3 000 ETP pour la première fois depuis 2015

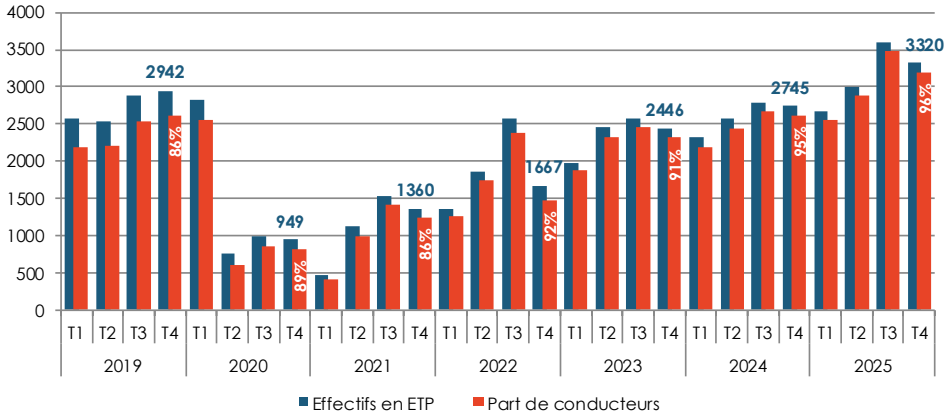
Au dernier trimestre 2025, le secteur des autocars SLO a employé 3 320 ETP, en forte hausse de 575 ETP sur un an, et de 378 ETP (+13 %) par rapport à 2019. Le nombre d'employés du secteur a ainsi dépassé la barre symbolique de 3 000 ETP pour la première fois depuis la libéralisation du marché. Ce niveau élevé d'emplois, notamment de conducteurs, reflète la hausse des kilomètres parcourus entre 2024 et 2025.

La part des conducteurs est de 96 % à fin 2025, au même niveau par rapport à la même période des années précédentes, mais en hausse sur les trimestres intermédiaires. Cela confirme la tendance haussière de la part des conducteurs observée depuis l'ouverture du marché et en accélération depuis 2021.

Le parc d'autocars utilisés par les SLO se compose de 759 véhicules au 4ème trimestre 2025, 15 % de plus qu'en 2024 alors que la fréquence a peu évolué (+1 %). Tous les véhicules sont à la norme Euro VI, et ce depuis 2020.

En 2025, on dénombre 157 entreprises partenaires des opérateurs SLO, 15 entreprises de plus qu'en 2024. Parmi elles, 114 sont françaises (7 de plus sur un an).

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



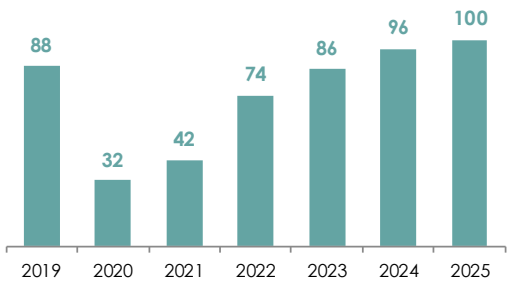
Source : ART d'après opérateurs SLO

Les émissions de CO_2 par passager d'autocars SLO en 2024 augmentent légèrement

Les autocars SLO ont émis environ 100 millions de kg d'équivalent CO_2 en 2025[1], en augmentation de 4 % sur un an, du fait de la progression du trafic.

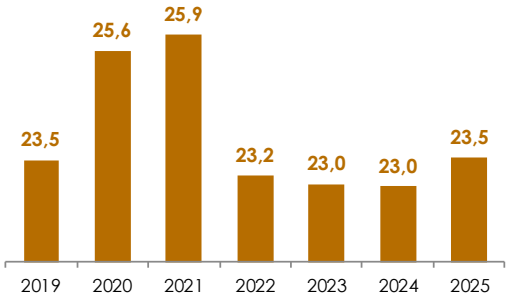
Côté voyageurs, la baisse légère du taux de remplissage a entraîné une hausse de 2 % des émissions moyennes des passagers SLO à 23,5 g d'équivalent CO_2, légèrement au-dessus des niveaux précédemment observés. Les émissions par passager.km des autocars SLO sont ainsi plus de trois fois moindres que le facteur d'émission de la voiture particulière sur les trajets de longue distance[2]. Par rapport aux trains, les autocars SLO affichent un facteur d'émission supérieur à celui des trains TER dans son ensemble (18 g d'eqCO_2 en 2024)[3], le dernier composé désormais majoritairement de véhicules électriques. Pourtant, comparé aux trains thermiques, une meilleure performance environnementale des autocars est observée (23,5 g d'eqCO_2 contre 33 g et 95 g d'eqCO_2 respectivement pour les trains Intercités et TER[3]).

Figure 19 – Émissions[1] de CO_2 des autocars SLO (millions de kg eqCO_2)



Source : ART d'après opérateurs SLO et ADEME

Figure 20 – Émissions[1] de CO_2 moyennes des passagers SLO (g eqCO_2 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 92 g eCO_2 /passager.km pour les trajets "mixtes" des voitures particulières sur les trajets de longue distance a été obtenu à partir de la répartition des types de carburants utilisés et du taux de remplissage moyen de 2,2 passagers. Source: ADEME.
[3] Voir le bilan complet du marché du transport ferroviaire en 2024 (ART, 2026).

05

QUALITÉ DE SERVICE DU TRANSPORT PAR AUTOCAR LIBREMENT ORGANISÉ

	Niveau (2025)	Évolution sur un an (2024-2025)	Évolution par rapport à 2019
▪ Part des autocars annulés	0,9 %	-0,1 point %	+0,2 point %
▪ Part des autocars arrivant au terminus en retard de plus de 15 min 0 sec	24,0 %	0 point %	+12 points %

Le taux de retard reste stable à un niveau élevé en 2025

En 2025, 2 767 trajets ont été annulés (hors déprogrammations anticipées), ce qui se traduit par un **taux d'annulation de 0,9 % sur l'année**. Celui-ci est donc resté stable entre 2024 et 2025. Les lignes domestiques sont légèrement plus concernées par la suppression de services que les lignes internationales.

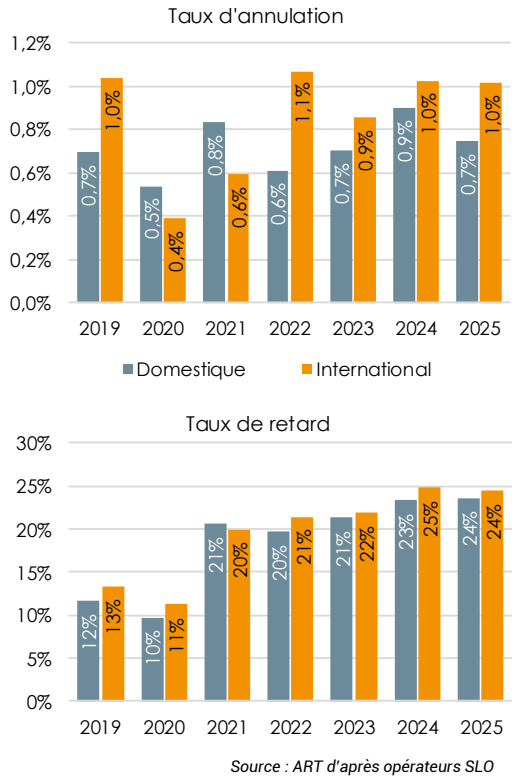
Sur plus de 313 000 autocars ayant effectivement circulé sur les lignes domestiques et internationales en 2025, **près d'un quart (24 %) sont arrivés à leur terminus avec un retard de 15 minutes ou plus**. Le taux de retard ne s'est ainsi pas amélioré entre 2024 et 2025 et reste à un niveau plus élevé que les années précédentes. Parmi les perturbations routières qui pouvaient causer la déviation, donc le retard, des trajets d'autocars, l'on peut citer les travaux sur les axes clés du réseau autoroutier, et le mouvement social des agriculteurs en 2025.

Comme les années précédentes, la majorité (58 %) 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.

Sans surprise, le taux de retard des lignes augmente avec le nombre d'arrêts et la durée du trajet (Figure 22). De seulement 13 % pour les trajets ayant moins de 4 arrêts (y compris l'origine et le terminus) ou qui durent moins de 3 heures, le taux de retard des lignes double voire triple au fur et à mesure que le trajet s'allonge. La répartition par seuil de retard au sein des catégories de lignes est assez homogène avec la majorité des retards situés entre 15 et 30 minutes.

Le taux de retard des autocars est ainsi largement supérieur à celui des trains Intercités (16,5 %) et des trains aptes à la grande vitesse (12,2 %) au même seuil de 15 minutes 0 seconde.

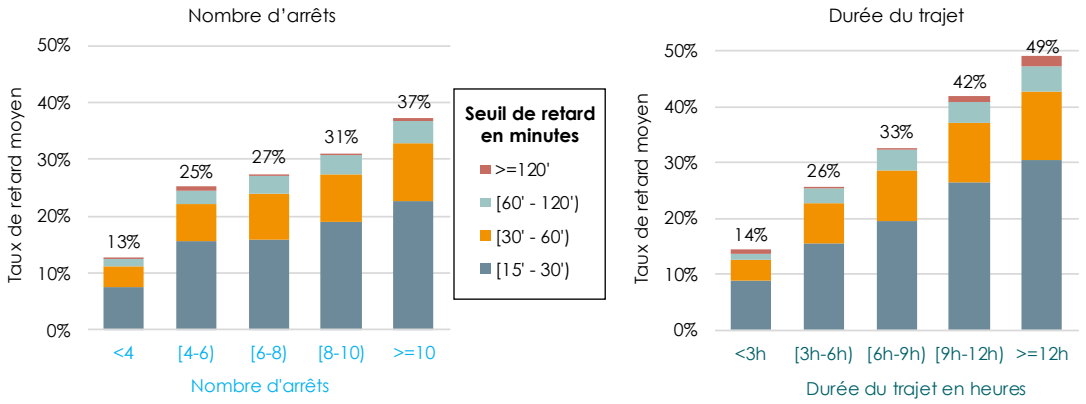
Figure 21 – Taux d'annulation et de retard des lignes domestiques et internationales



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 minoraient les retards.

Figure 22 – Taux de retard moyen des lignes domestiques en fonction du nombre d'arrêts et de la durée du trajet



Source : ART d'après opérateurs SLO

06

SITUATION CONCURRENTIELLE DU MARCHÉ DE TRANSPORT PAR AUTOCAR LIBREMENT ORGANISÉ

	Niveau (31/12/2025)	Évolution sur un an (2024-2025)	Évolution par rapport à 2019
▪ Part* des **liaisons** en concurrence **entre opérateurs** SLO	32 %	+1 point %	+5 points %
▪ Part* des **liaisons** en concurrence **entre modes**	42 %	-1 point %	-1 point %
▪ Part* des **passagers** voyageant sur les liaisons en concurrence entre opérateurs SLO	95 %	+1 point %	+4 points %
▪ **Recette** moyenne des trajets **sans offre** routière alternative (euros HT par passager pour 100 km)**	6,49 €	-3 %	+6 %
▪ **Recette** moyenne des trajets **avec offre** routière alternative (euros HT par passager pour 100 km)**	6,30 €	+1 %	+20 %

* 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 4ème trimestre en 2019, 2024 et 2025 (184 liaisons avec offre alternative et 232 liaisons sans offre alternative), à la différence des prix modélisés sur un (autre) échantillon de liaisons présentés à la page 22, et à la différence des prix observés sur l'ensemble des liaisons commercialisées en 2025 en page 18.

La part des liaisons en concurrence entre les deux opérateurs d'autocars continue d'augmenter en 2025, ces liaisons étant également en concurrence avec un train pour 9 passagers sur 10

Au dernier trimestre 2025, 415 liaisons ont été opérées par les deux opérateurs nationaux FlixBus et BlaBlaCar, soit 32 % de l'ensemble des liaisons. **Les liaisons en concurrence entre opérateurs représentent ainsi 72 % des départs et 95 % des passagers transportés par les cars SLO en fin d'année 2025, des parts qui poursuivent leur hausse depuis 2019.**

En parallèle, 571 liaisons d'autocar ont au moins une offre ferroviaire face à elles en fin d'année 2025. Représentant 42 % de l'offre des autocars, le poids des liaisons en concurrence avec le train est donc plus significatif que celui des liaisons en concurrence entre les deux opérateurs.

Les liaisons sur lesquelles les deux modes sont disponibles concernent près de 7 départs et de 9 passagers d'autocar transportés sur 10 au dernier trimestre 2025. Depuis 2019, tandis que la part de ces liaisons dans l'offre reste stable, la part dans la fréquentation diminue légèrement de 4 points sur la même période.

La plupart des passagers des autocars SLO disposent donc d'offres alternatives en autocar ou en train, ce qui accroit la pression concurrentielle sur ce marché des autocars SLO. Cette pression est sans doute encore renforcée par la présence d'une offre de covoiturage à longue distance dont l'ampleur est équivalente à celle du marché domestique des autocars SLO (13 M de Français déclarent avoir pratiqué le covoiturage au cours des 12 derniers mois selon une enquête de l'ADEME en 2025*).

*https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transports/8545-enquete-nationale-sur-le-covoiturage.html#

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

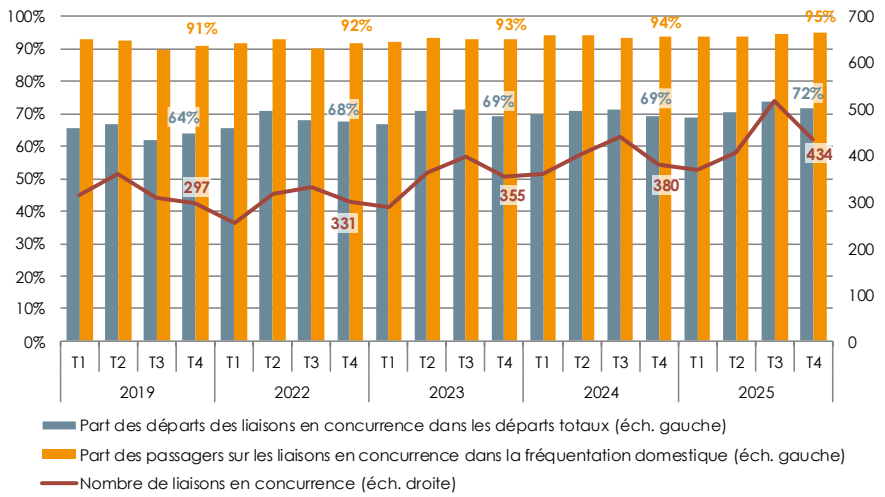
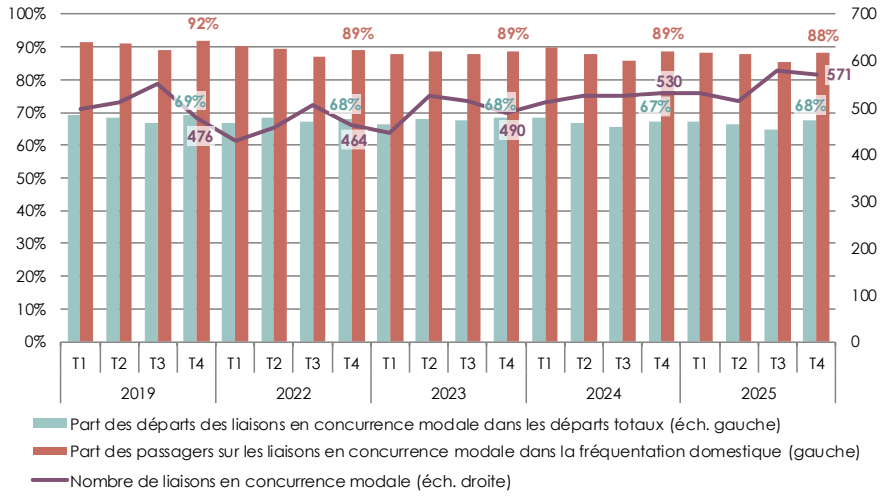


Figure 24 – Poids des liaisons en concurrence modale dans l'offre et la demande



Source : ART d'après opérateurs SLO et les entreprises ferroviaires

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

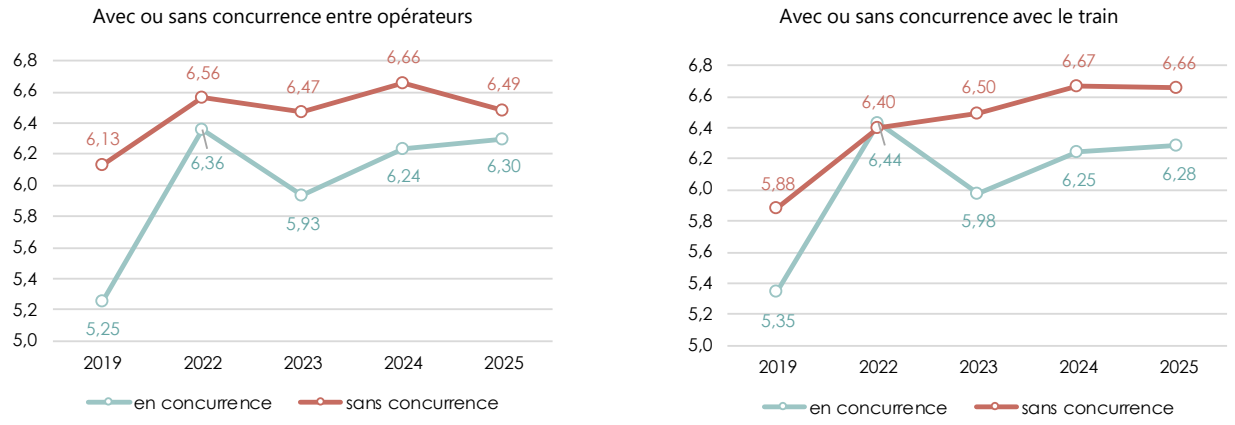
L'écart des prix entre liaisons sans offre alternative et avec offre alternative se réduit fortement pour la concurrence dans le mode, mais reste plutôt stable pour la concurrence avec le train

La concurrence, que ce soit dans le mode ou entre modes, paraît être un facteur important de la formation des prix. Ainsi, la figure 25 trace l'évolution des prix moyens des liaisons avec ou sans concurrence dans deux cas de figure : celui de la concurrence entre opérateurs d'autocars et celui de la concurrence avec un train.

À fin 2025, la recette moyenne des trajets sans offre d'autocar alternative est de 6,5 euros par passager pour 100 km, supérieure de 20 centimes à celle des trajets avec une offre alternative d'autocar. **L'écart des prix entre deux catégories de liaisons s'est donc fortement réduit ces dernières années**. De -14 % en 2019, cet écart passe à -8 % en 2023 avant de descendre à seulement -3 % en 2025. Cela s'explique notamment par une hausse plus modérée des prix sans concurrence (ils ont même baissé entre 2024 et 2025) par rapport aux prix avec concurrence. Entre 2019 et 2025, les liaisons sans concurrence intramodale voient leur prix moyen augmenter de 6 % alors que la hausse atteint 30 % pour les liaisons en concurrence entre autocars SLO.

En ce qui concerne la concurrence avec le train, **la recette moyenne des trajets sans offre ferroviaire alternative est de 6,7 euros par passager pour 100 km**, supérieure de 40 centimes à celle des trajets avec offre alternative. Toutefois, à la différence de la concurrence intramodale, **l'écart de prix entre les liaisons avec ou sans offre ferroviaire alternative est resté plus stable.** Les liaisons sur lesquelles les deux modes sont disponibles affichent en moyenne un prix inférieur de 6 % par rapport aux liaisons sans concurrence modale en 2025. Le différentiel de prix était de -9 % en 2019 et -8 % en 2023.

Figure 25 – Recettes moyennes des autocars SLO par passager aux 100 km observées par type de liaison (euros HT)



Source : ART d'après opérateurs SLO

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

Actualité: Projet de cessation d'activité d'autocars SLO de BlaBlaCar

Le 21 avril 2026, BlaBlaCar a annoncé le lancement d'une procédure sociale dans le cadre de son projet de cessation d'activité en tant qu'opérateur d'autocars SLO, prévue à compter du 4 janvier 2027. Si ce projet se concrétise d'ici à fin juin 2026, le marché SLO pourrait ne compter plus qu'un seul opérateur national, FlixBus, à partir de 2027[1]. Certains acteurs ont qualifié cette situation de monopole potentiel d'échec de l'ouverture du secteur, tandis que d'autres se sont interrogés sur les risques de hausse des prix et de rationalisation de l'offre, ainsi que sur les impacts potentiels de ce projet sur l'accessibilité des transports et l'aménagement du territoire.

Les bénéfices apportés par les autocars SLO tant aux usagers qu'à la collectivité sont tangibles. Depuis 2015, le transport par autocars SLO a permis aux voyageurs de bénéficier d'offres économiques et diversifiées. Ainsi, plus de 110 millions de passagers ont été transportés par les autocars SLO, dont près de 20 millions de passagers n'auraient pas effectué leurs trajets sans ce nouveau mode (l'enquête conduite par l'ART en 2017 avait en effet montré que 17 % des passagers des autocars n'auraient pas voyagé sans ce nouveau mode[2]). En 2025, la fréquentation annuelle des autocars s'élève à 17 millions de passagers, ce qui représente 9 % du transport terrestre à longue distance[3], une part supérieure à celle actuellement réalisée par les nouveaux entrants sur le marché ferroviaire. Les autocars contribuent également à l'aménagement du territoire, en proposant un nombre élevé de liaisons sans alternative modale (près de 1 000 liaisons depuis 2015), et ce à un coût très limité pour la collectivité. Enfin, l'arrivée des autocars SLO dans les gares routières, qui sont dans la grande majorité des cas déjà existantes, génère des recettes supplémentaires pour les collectivités territoriales.

En tout état de cause, plusieurs caractéristiques du marché des autocars longue distance viennent limiter le pouvoir de marché de l'opérateur dominant ou en situation monopolistique.

Premièrement, les autocars SLO restent soumis à une concurrence intermodale. Cette concurrence s'exerce d'abord avec le train : 42 % des liaisons d'autocars sont proposées en parallèle avec une offre ferroviaire, sur lesquelles près de 9 passagers sur 10 voyagent. Elle s'exerce également avec le covoiturage, dont les caractéristiques le rendent fortement substituable à l'autocar longue distance, ainsi qu'avec la voiture individuelle. Dans ces conditions, une hausse excessive des prix ou une dégradation de l'offre pourrait conduire une partie des voyageurs à se reporter vers d'autres modes de transport, d'autant que l'attractivité des autocars repose en grande partie sur des prix compétitifs et un maillage territorial dense. La stagnation de la fréquentation d'autocars en Allemagne depuis l'introduction du Deustchlandticket illustre, parmi d'autres exemples, l'interconnexion forte entre modes (cf. page 15).

Deuxièmement, le marché des autocars longue distance demeure contestable. En effet, l'ouverture d'une liaison présente un risque relativement limité : les principaux actifs mobilisés, à savoir les véhicules, sont mobiles et peuvent être revendus ou redéployés sur d'autres marchés. Cette structure limite les barrières à l'entrée et rend possible l'arrivée d'un nouvel opérateur ou le développement des opérateurs (minoritaires) existants. Cette possibilité est elle-même de nature à exercer une pression concurrentielle : si FlixBus maintenait durablement des prix élevés ou une offre dégradée, il créerait les conditions économiques favorables à l'apparition d'un nouvel acteur.

Enfin, l'ART poursuivra l'évolution des prix et de l'offre afin de s'assurer que l'opérateur dominant n'exploite pas un éventuel pouvoir de marché pour pratiquer des prix excessifs ou dégrader la qualité de service.

[1] Il convient néanmoins de noter que le 18 mai 2026, la plateforme de comparaison et de réservation de billets de transport en ligne Kombo a annoncé être en réflexion sur une éventuelle reprise de BlaBlaCar Bus (https://mobilites.newstank.fr/article/view/441219/kombo-reprise-blablacar-bus-paquet-billettique-europeen-commission.html).
[2] Les pratiques de mobilité des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées, ART, 2017
[3] Le transport terrestre longue distance inclut les trains Intercités, les trains à grande vitesse et les autocars SLO sur les liaisons domestiques et internationales, dont la fréquentation totale s'élève à 191 millions en 2025 (données ART).

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 »).
Fréquentation domestique / internationale / totale	-	Fréquentation domestique : passagers voyageant sur une liaison domestique (cf. supra). Fréquentation internationale : passagers voyageant sur une liaison internationale (cf. supra) au départ, à destination et en transit en France, au sein des lignes internationales avec au moins une liaison domestique. Fréquentation totale: somme des passagers sur les liaisons domestiques et des passagers sur les liaisons internationales.
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.
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

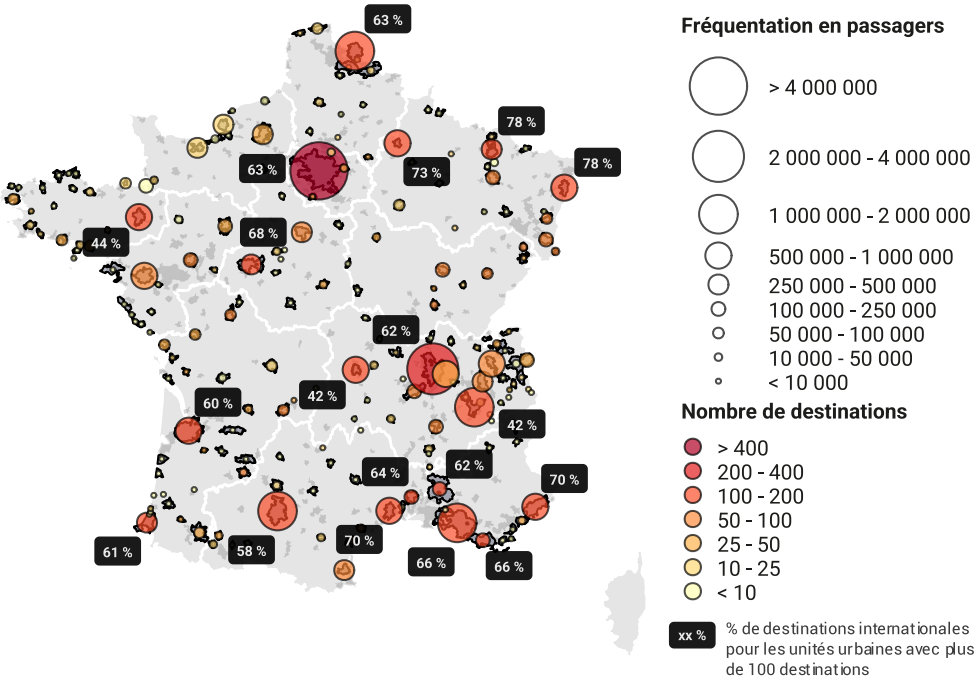
Annexe 0.1 – Paramètres pris en compte dans le calcul des économies potentielles en cas de report des trajets d'autocars SLO à d'autres modes

- Fréquentation d'autocars SLO: nombre de passagers.km domestiques 2025
- Prix moyen par passager aux 100 km par mode: Voir rapport « Le marché des transports en France en 2024 » (ART, 2026)
- Voiture: mix des coûts sur autoroutes (carburant et péages) pour un tiers des passagers et sur routes nationales (carburant) pour deux tiers des passagers. Sont pris en compte les trajets longue distance avec un taux de remplissage de 2,2 passagers par voiture.

Annexe 0.2 – Paramètres pris en compte dans le calcul des émissions de CO2 en moins en utilisant les autocars SLO en comparaison aux trajets reportés sur d'autres modes

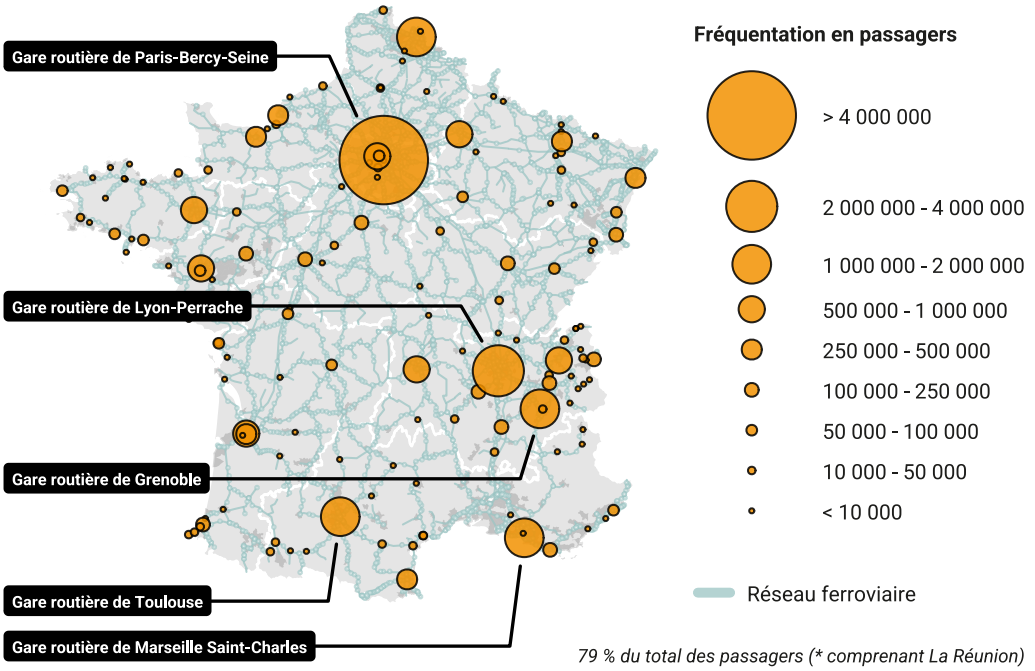
- Fréquentation d'autocars SLO: nombre de passagers.km domestiques 2015-2025
- Émissions moyennes par passager.km par mode:
  - Autocars SLO: moyenne sur 10 ans;
  - Trains (TER, Intercités, TAGV) : Voir rapport « Le marché du transport ferroviaire en France en 2024 » (ART, 2026);
  - Voiture longue distance: Voir rapport « Le marché des transports en France en 2024 » (ART, 2026). Taux de remplissage retenu: 2,2 passagers/voiture;
  - Covoiturage longue distance: émissions estimées à partir des émissions des voitures et l'écart du taux remplissage. Taux de remplissage des trajets en covoiturage est de 3,3 passagers/voiture, voir « L'enquête nationale sur le covoiturage » (Ademe, 2025);
  - Vol moyen courrier: Voir rapport « Le marché des transports en France en 2024 » (ART, 2026);
- Taux de report modal par mode:
  - TER: 8 %
  - Intercités: 13 %
  - Trains aptes à grande vitesse (TAGV): 25 %
  - Voiture longue distance: 13 %
  - Covoiturage longue distance: 23 %
  - Avion: 1 %
  - Passagers n'auraient pas voyagé (induction): 17 %

Annexe 1.1 – Carte des unités urbaines desservies en 2025 (Fréquentation et nombre de destinations)



Source : ART d'après les opérateurs SLO

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

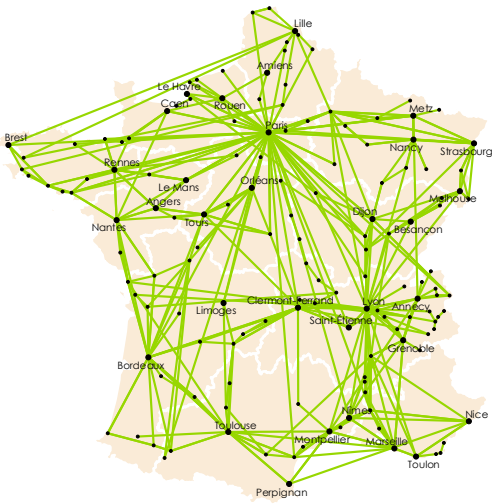


79 % du total des passagers (comprenant La Réunion)*

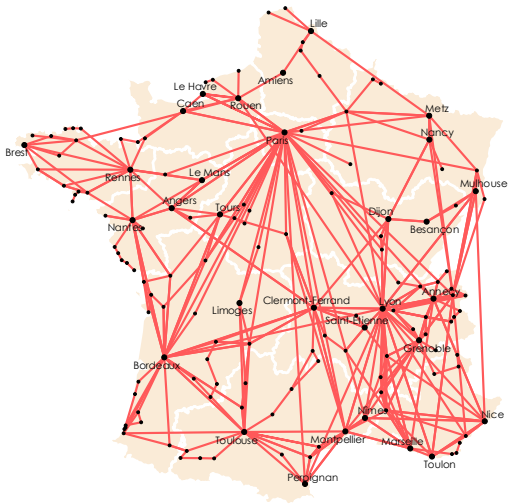
Source : ART d'après les opérateurs SLO

Annexe 3.1 – Réseau des lignes opérées par les deux opérateurs nationaux en 2025

FlixBus



BlaBlaCar



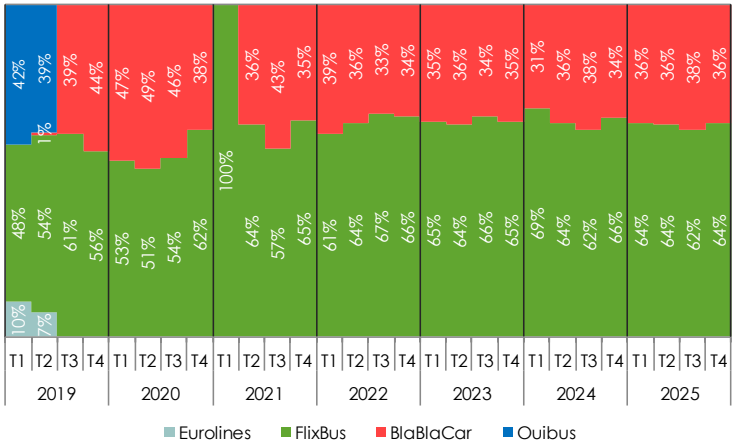
Source : ART d'après opérateurs SLO

Annexe 3.2 – Opérateurs SLO régionaux présents sur le marché en 2025

Opérateur	Ligne	Période d'exploitation
DMA	Pont-à-Mousson – Gare Lorraine TGV (Louvigny)	Toute l'année
Escapad'Kréol	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
Voyage Lucien Kunegel	Route de vin alsacien (Colmar – Voegtlinshoffen)	Mi-avril à mi-octobre

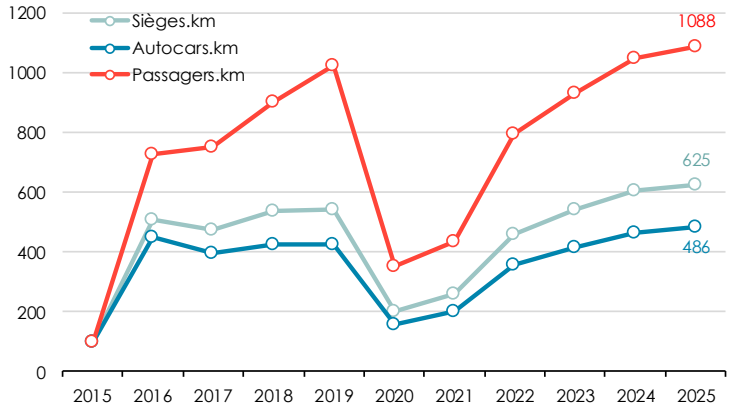
Source : ART d'après opérateurs SLO

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)



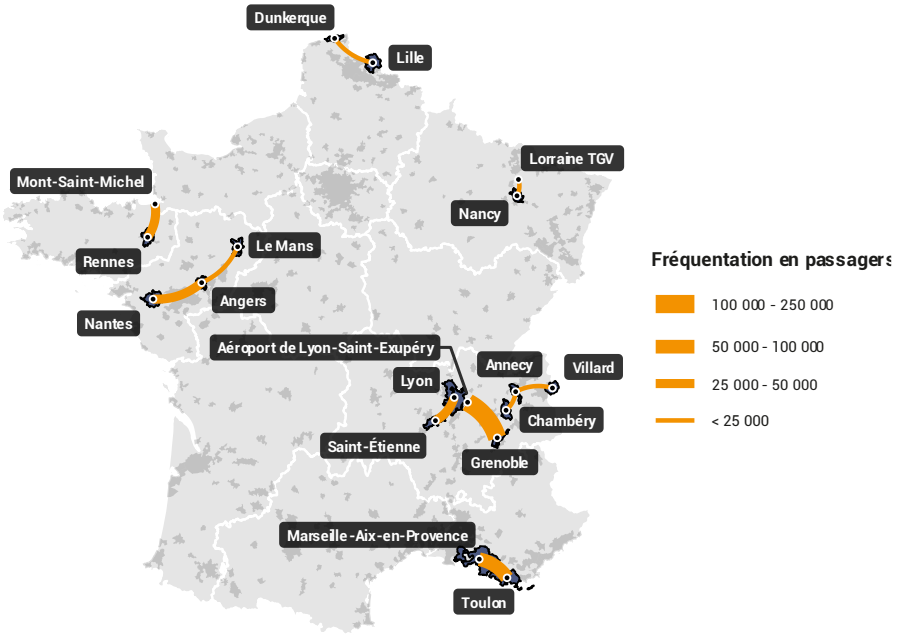
Source : ART d'après opérateurs SLO

Annexe 3.5 – Les dix liaisons les plus fréquentées en 2025

Liaison	Distance moyenne (km)	Nombre de trajets quotidiens			Fréquentation annuelle (milliers de passagers)		
		2025	Évolution (2025/2024)	Évolution (2025/2019)	2025	Évolution (2025/2024)	Évolution (2025/2019)
Lille – Paris	226	78	+ 4%	-13%	617	+ 5%	-20%
Paris – Reims	154	56	+18%	+47%	472	+34%	+91%
Grenoble – Lyon	110	54	+ 5%	+18%	435	+ 5%	-17%
Aéroport de Lyon Saint-Exupéry – Grenoble	91	53	- 3%	-21%	377	+ 4%	-23%
Paris – Rouen	143	51	-19%	+11%	442	-21%	+ 6%
Marseille-Aix-en-Provence – Nice	192	60	+ 2%	+66%	343	0%	+30%
Clermont-Ferrand – Lyon	172	53	+11%	+59%	310	+ 8%	+69%
Lyon – Paris	469	49	+ 2%	- 6%	355	- 6%	- 9%
Le Havre – Paris	206	32	-27%	+33%	347	-21%	+45%
Orléans – Paris	132	39	+27%	+15%	249	+43%	+77%

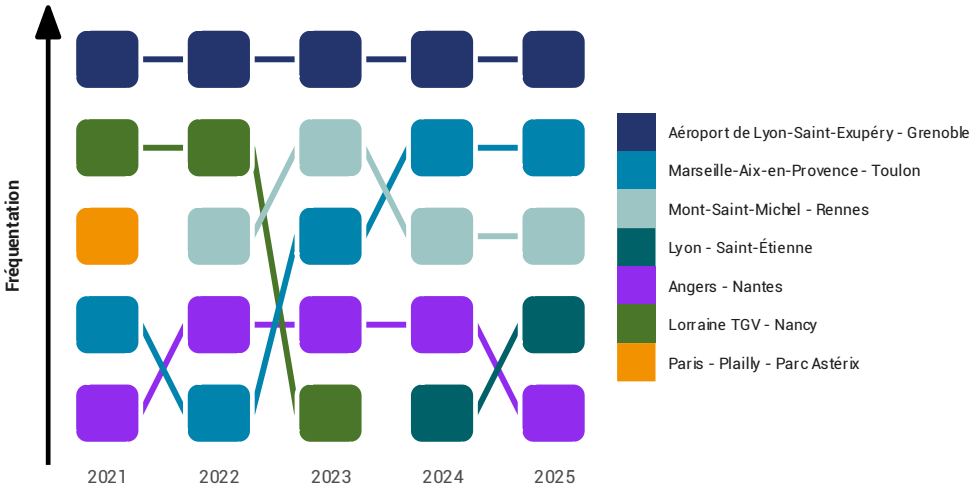
Source : ART d'après opérateurs SLO

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 2021 et 2025



Source : ART d'après opérateurs SLO

Directeur de la publication : Thierry Guimbaud

Pilotage et coordination : Fabien Couly, Anh Lai

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

Impression : Imprimerie de la direction de l'information légale et administrative en 150 exemplaires
Dépôt légal : juin 2026
ISSN : 2678-4696

Le rapport annuel du transport routier de voyageurs et des gares routières en 2025 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