



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Suppression du service auto-train

Question écrite n° 6459

Texte de la question

M. Jacques Marilossian interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la suppression de la quasi-totalité du service auto-train. La SNCF a récemment supprimé sept gares auto-train sur douze : les terminaux de Bordeaux, Biarritz, Brive-la-Gaillarde, Toulouse, Narbonne, Lyon et Briançon ainsi que les liaisons transversales comme Bordeaux-Marseille ou Bordeaux-Lyon sont concernés. Seules les lignes desservant l'axe méditerranéen ont été sauvegardées. Confortable et sûr pour le voyageur, l'auto-train est une solution de mobilité qu'il faut considérer à l'heure de l'accélération de la transition écologique. Il contribue également à l'aménagement du territoire grâce aux parcours terminaux permis par la voiture et encourage les séjours de longue durée. Par ailleurs, une enquête réalisée à l'été 2016 par Enov Research montre que les utilisateurs avaient une bonne opinion de l'auto-train avec une note moyenne de satisfaction de 8,6/10, et une note de réutilisation du service, mais aussi de recommandation de 9/10. Il souhaite donc savoir si le Gouvernement souhaite sauvegarder l'auto-train et comment il envisage de le renforcer, notamment dans le cadre de la réforme de la SNCF.

Texte de la réponse

Le service auto-train proposé par SNCF Mobilités présente des avantages sur le plan environnemental et en termes de sécurité routière. Toutefois, ce service, s'appuyant initialement sur la circulation des trains de nuit, a connu une baisse d'activité considérable depuis une quarantaine d'années. L'érosion progressive du trafic est liée au développement de la grande vitesse ferroviaire qui a considérablement renforcé l'intérêt du train par rapport à la voiture sur les destinations desservies par TGV. Cette tendance s'est confirmée ces 4 dernières années tant au niveau du chiffre d'affaires que du nombre de véhicules transportés avec une diminution d'activité de 13 % depuis 2013. Une augmentation des prix a déjà été réalisée. Elle s'est avérée largement insuffisante pour redresser la situation économique de ce service qui est aujourd'hui fortement déficitaire. En 2016, auto-train a perdu un peu moins de 10 millions d'euros, soit l'équivalent de son chiffre d'affaires. Les charges se rapportant à ce service sont, en effet, fixes pour les trois-quarts d'entre elles alors que l'activité est d'ores et déjà très saisonnière (70 % entre juin et septembre). SNCF Mobilités a donc décidé de restreindre le service aux destinations les plus demandées soit Avignon, Marseille, Toulon, Fréjus et Nice. Ce dossier, certes dans le cas d'un marché de niche, illustre les enjeux environnementaux et les contraintes financières du transport ferroviaire. Le Gouvernement est déterminé, à travers le nouveau pacte ferroviaire français, à réformer le système de transport ferroviaire, pour le rendre à la fois économiquement efficace, plus performant en matière de qualité de service et essentiel à la réalisation de la transition écologique. Dans ce cadre, l'enjeu est que ce type de services, quand il répond à un besoin, trouve un équilibre d'exploitation qui permette à des opérateurs de se positionner.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Marilossian](#)

Circonscription : Hauts-de-Seine (7^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 6459

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(e)s

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 21 mai 2018

Question publiée au JO le : [13 mars 2018](#), page 2076

Réponse publiée au JO le : [26 juin 2018](#), page 5605