



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Relance du service Autotrain face à la hausse des coûts du carburant

Question écrite n° 15295

Texte de la question

M. Emmanuel Taché interroge M. le ministre des transports sur l'opportunité de relancer un service national de transport ferroviaire de véhicules, inspiré de l'ancien dispositif « Autotrain » de la SNCF, supprimé en 2019. Alors que les Français subissent une hausse continue du prix des carburants, des péages autoroutiers et des coûts liés aux longs trajets routiers, de nombreux automobilistes, familles et retraités s'interrogent sur l'absence d'alternative ferroviaire permettant d'acheminer leur véhicule tout en limitant les dépenses de carburant et la fatigue liée aux déplacements sur de longues distances. La suppression du service « Autotrain » était alors justifiée par une rentabilité jugée insuffisante. Pourtant, dans un contexte marqué par les enjeux de pouvoir d'achat, de transition écologique et de saturation des grands axes routiers lors des départs en vacances, plusieurs associations d'usagers et organisations syndicales avaient dénoncé une décision précipitée et contraire aux objectifs de réduction des émissions de CO₂. Ce dispositif permettait en effet à de nombreux Français de rejoindre les régions touristiques du sud du pays sans parcourir plusieurs centaines de kilomètres en voiture, tout en conservant leur véhicule sur leur lieu de séjour. Depuis sa suppression, les solutions privées de transport de véhicules affichent des tarifs souvent beaucoup plus élevés et restent inaccessibles pour une large partie des ménages. Dans ces conditions, il lui demande si le Gouvernement envisage d'étudier la relance d'un service national de transport de véhicules par rail, éventuellement dans le cadre d'un partenariat public-privé ou d'une expérimentation saisonnière sur les grands axes touristiques, afin de répondre aux enjeux de mobilité, de pouvoir d'achat et de transition écologique.

Texte de la réponse

Le service auto-train présentait des avantages sur le plan environnemental et en termes de sécurité routière lorsqu'il était comparé à un déplacement entièrement réalisé par la route. S'appuyant initialement sur la circulation des trains de nuit, il a toutefois connu une baisse d'activité considérable depuis une quarantaine d'années. L'érosion progressive du trafic a été principalement liée, d'une part, à une évolution dans la façon de voyager et, d'autre part, à la pratique de plus en plus facile et courante de la location de voiture. Cette tendance s'est confirmée au milieu des années 2010, tant au niveau du chiffre d'affaires que du nombre de véhicules transportés, avec une diminution d'activité d'environ 50% entre 2013 et 2018. L'augmentation des prix réalisée il y a quelques années s'est avérée largement insuffisante pour redresser la situation économique de ce service fortement déficitaire. En 2016 et 2017, Auto-train a perdu un peu moins de dix millions d'euros, soit l'équivalent de son chiffre d'affaires. Les charges se rapportant à ce service étaient, en effet, fixes pour les trois-quarts d'entre elles alors que l'activité était très saisonnière se concentrant pour 70 % entre juin et septembre. Si la perte s'est réduite en 2018, elle est restée équivalente au chiffre d'affaires réalisé cette année-là. Le niveau de fréquentation a encore baissé en 2019 et la perte cette année-là a été du même ordre que celle de 2018. Estimant qu'il était impossible de trouver un modèle économique rentable pour cette activité, SNCF Mobilités a pris, dans le cadre de sa liberté commerciale, la décision de mettre un terme à ce service mi-décembre 2019. Des exemples d'auto/train existent soit avec l'offre Nightjet, adossée aux trains de nuit en Autriche mais dont la partie auto/train est en cours de rétractation au profit des wagons-couchettes, soit par l'intermédiaire de petits opérateurs privés. Cependant aujourd'hui aucun opérateur n'a manifesté, depuis la décision d'arrêt du service par SNCF Voyageurs, le souhait de relancer ce type de service. L'équilibre économique est extrêmement

précaire tant pour définir le niveau de prix par rapport à des trajets routiers que pour assurer un modèle économique pérenne à l'opérateur. À cette perspective d'un résultat financier incertain, il faudrait ajouter les investissements nécessaires à cette reprise du service auto-train en plus de l'acquisition des fourgons porte-autos. En effet, il n'existe plus aujourd'hui d'installations permettant le chargement et le déchargement des véhicules dans les gares auparavant concernées. Afin d'atteindre un bilan économique acceptable pour les dessertes de nuit, le plan de transport de celles-ci a été optimisé, avec des compositions à la limite de la capacité des lignes et des gares. Mettre des fourgons porte-autos conduirait à dégrader le bilan économique des trains de nuit, soit par la réduction de la capacité offerte par ceux-ci et donc du nombre des voyageurs, soit par une augmentation du nombre de trains de nuit afin de conserver la capacité offerte, ce qui pourrait être incertain du fait de la saturation actuelle de certains nœuds ferroviaires. Enfin la loi d'orientation des mobilités votée en fin d'année 2019 permet de démultiplier les alternatives aux services historiques qui ne rencontrent plus le succès comme l'auto-train. Ainsi en sus des solutions locatives classiques, les offres de co-voiturage et d'autopartage, combinées ou non à des trajets de trains de voyageurs, peuvent constituer une alternative tout à fait compétitive, tant en termes financiers pour les voyageurs qu'au plan écologique. Au regard de ces éléments et des différentes alternatives qui existent aujourd'hui en termes de mobilité, il n'est pas envisagé que l'Etat porte le développement d'une offre de type auto-train. Celui-ci passerait nécessairement par une initiative privée assumant le risque en termes d'investissements et de fonctionnement des services offerts.

Données clés

Auteur : [M. Emmanuel Taché](#)

Circonscription : Bouches-du-Rhône (16^e circonscription) - Rassemblement National

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 15295

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [19 mai 2026](#), page 4375

Réponse publiée au JO le : [2 juin 2026](#), page 4983