



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 17ème législature

Relance d'un service auto/train

Question écrite n° 6667

### Texte de la question

M. Denis Fégné appelle l'attention de M. le ministre auprès du ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, chargé des transports sur la relance de l'auto/train, service qui permet au voyageur d'embarquer son véhicule individuel dans le train. Au début des années 80, l'auto/train transportait environ 200 000 voitures par an. Puis, la SNCF a progressivement supprimé des lignes pour un arrêt total de l'auto/train en 2019, considérant que le service n'était plus adapté aux attentes. À ce jour, il n'existerait pas de projet de relance d'un service auto/train. Pourtant, ce service dispose d'atouts majeurs comme la sécurité routière avec le désengorgement des axes routiers et la réduction de l'accidentologie, la transition écologique dans le respect des besoins de mobilité des citoyennes et citoyens et le soutien à l'économie locale et nationale. Une étude réalisée pour l'Association des usagers du transport auto/train (AUTAUT) est récemment venue rappeler tous les avantages et, chiffres à l'appui, démontrer la viabilité d'un projet de relance. Deux scénarios sont envisageables : un adossement aux trains de nuit (auto-couchettes), plus économique, ou un service auto/train autonome, plus flexible mais nécessitant davantage d'investissements. Un réseau de douze gares et un parc de 60 wagons porte-autos suffiraient à relancer cette offre, pour un coût estimé à 20 millions d'euros. Sur le plan économique, la viabilité du projet semble atteignable avec une cible de 100 000 à 160 000 véhicules transportés par an. Une tarification compétitive (0,20 euro/km) assurerait l'attractivité du service, notamment face aux coûts réels de l'usage d'un véhicule sur longue distance. Les résultats économiques annuels prévisionnels des deux scénarios étudiés indiquent que l'équilibre économique de l'opérateur n'a rien d'impossible. Enfin, les bénéfices sociaux seraient considérables, notamment en matière de sécurité routière, avec une réduction notable du nombre d'accidents. Par ailleurs, l'étude montre que ce mode de transport pourrait permettre une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de 8 000 à 19 000 tonnes par an et une diminution de la consommation énergétique d'un facteur deux par rapport à la voiture individuelle. Ainsi, il apparaît donc pertinent d'investir dans la réouverture de ces services, comme le Gouvernement a précédemment pu le faire avec la relance des trains de nuit. Il souhaiterait connaître la position du Gouvernement et proposer que des fonds soient alloués dans le budget 2026 afin de financer les infrastructures nécessaires et la mise en œuvre opérationnelle de ces projets.

### 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 selon l'étude portée par l'Association AUTAUT, 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. A ce titre, l'étude de l'AUTAUT montre un équilibre économique 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. Denis Fégné](#)

**Circonscription :** Hautes-Pyrénées (2<sup>e</sup> circonscription) - Socialistes et apparentés

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 6667

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clée(s)

**Question publiée au JO le :** [13 mai 2025](#), page 3382

**Réponse publiée au JO le :** [12 août 2025](#), page 7161