

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>5493</b>	De <b>M. Adrien Quatennens</b> ( La France insoumise - Nord )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> >Suppression d'une part important du service auto-train de la SNCF	<b>Analyse</b> > Suppression d'une part important du service auto-train de la SNCF.
Question publiée au JO le : <b>13/02/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>12/06/2018</b> page : <b>5135</b>		

### Texte de la question

M. Adrien Quatennens appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la suppression d'une part importante du service auto-train de la SNCF. La SNCF répond aux besoins des populations d'un service public de transport ferroviaire. Le groupe accuse un endettement de près de 50 milliards d'euros. Ce chiffre ne doit pas faire oublier que les investissements massifs du groupe ont permis à la France de disposer d'un des meilleurs réseaux ferroviaires du monde, et notamment à grande vitesse. Toutefois, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence prévue en 2020 pour le réseau à grande vitesse et en 2023 pour le réseau secondaire, les diverses entités de la SNCF sont amenées à vouloir réduire leur endettement. Pour un déficit récurrent de l'ordre de 10 millions d'euros, 7 des 12 destinations du service d'auto-train ne sont plus desservies. Les dessertes de Lyon, Bordeaux, Toulouse, Biarritz, Brive, Briançon et Narbonne ne sont donc plus assurées. C'est un tiers du trafic qui est concerné. Pourtant, en 2016, la SCNF a, par ce service, transporté près de 65 000 véhicules légers. Ce service répond donc à la fois à des enjeux de lutte contre la pollution atmosphérique et le réchauffement climatique et de lutte pour la sécurité routière. Par cette décision brutale, et pour des économies de bout de chandelle, ce sont donc plus de 20 000 voitures par an qui ne seront plus transportées en train, entraînant le rejet de 3,5 tonnes supplémentaires de CO2 dans l'atmosphère. Au service public ferroviaire, ce type de décision préfère donc un service routier privé, dont la publicité est assurée par la SNCF sur son site OUISNCF. Il l'interroge donc sur les études d'impact qui ont été menées et qui ont conduit à cette décision et lui demande d'apporter des précisions sur la politique qu'elle entend mener en matière de développement du transport ferroviaire sous toutes ses formes (fret, passagers, auto-train).

### 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 quatre 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 dix 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 (le premier poste de charges étant le sillon c'est à dire le coût d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire) alors que l'activité est d'ores et déjà très saisonnière (70 % entre juin et septembre). Dans ces conditions, alors qu'elle devra de plus en plus intervenir dans un contexte concurrentiel, il ne saurait être reproché à SNCF Mobilités de prendre les mesures nécessaires pour limiter les pertes occasionnées par ce service. Elle a donc décidé de le restreindre 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.