



FNAUT

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Manifeste des usagers

pour le renouveau des trains Intercités



Mars 2015

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris - 01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

Manifeste des usagers pour le renouveau des trains Intercités
publié en mars 2015

Rédaction, mise en page et cartographie : FNAUT

Crédits photo : Marc Debrincat pour la FNAUT

Les trains Intercités, sous l'appellation « Trains d'Équilibre du Territoire » (TET) font l'objet d'une convention de service public entre l'État, autorité organisatrice, et la SNCF, entreprise ferroviaire. Moins d'un an avant l'échéance de la convention en décembre 2015, la commission parlementaire « Avenir des trains d'équilibre du territoire », présidée par Philippe Duron, député du Calvados, est chargée de faire des propositions au Gouvernement. La FNAUT, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, se doit de faire part des attentes des usagers et de formuler des propositions concrètes d'améliorations.

Depuis plus de 10 ans, la FNAUT a multiplié les interventions pour alerter l'opinion et les décideurs politiques sur les dangers qui pèsent sur les trains Intercités. La FNAUT a réalisé en 2013 une étude formalisant les attentes des voyageurs, le potentiel de développement des dessertes, et les caractéristiques du matériel roulant à renouveler. Dans une lettre ouverte adressée au Premier ministre le 21 mai 2014, elle a réclamé des mesures réalistes et concrètes de sauvegarde et de développement des trains Intercités. Aucune des préconisations, pourtant partagées par la Cour des comptes selon son rapport annuel 2014, n'a été prise en compte par le Gouvernement, à l'exception de la volonté de mettre en œuvre un schéma national des services de transport, que les usagers attendent.

Pour la FNAUT, ce travail doit s'inscrire en cohérence avec les conclusions de la commission parlementaire « Mobilité 21 » quant à la priorisation des choix de développement et de modernisation, au bénéfice des trains du quotidien et du réseau classique structurant. A l'instar des travaux de la commission « Mobilité 21 », la FNAUT attend tout particulièrement une analyse par le besoin à partir d'études socioéconomiques.

Jean Sivardière, président de la FNAUT

Les trains Intercités en quelques chiffres

Une convention de service public dont le chiffre d'affaires atteint :

1,1

milliard
d'euros

financée à **70%** par les contributions
des usagers



par les contributions
des usagers

et par un déficit **325** millions
d'exploitation d'euros
financé à 94% par des taxes prélevées
sur la SNCF et à seulement 6% par des
taxes sur les sociétés concessionnaires
d'autoroutes



Des paramètres d'exploitation alarmants :

+70% d'augmentation du
déficit d'exploitation
entre 2011 et 2014

Donnée hors matériel roulant selon les rapports
de performance budgétaire du compte
d'affectation spéciale des TET

seulement **72%** de trains à moins
de cinq minutes
de retard en 2014

Donnée Infolignes, soit 3% de trains supprimés et
25% de trains en retard principalement en raison de
l'infrastructure (48% des retards) et du matériel
roulant (17%) vieillissants

Une contraction de l'offre :

-10%

des trains
de jour

ont été supprimés entre 2011 et 2015

soit 30 trains supprimés, dont les relations Paris-Dieppe, Paris-Royan et
Bordeaux-Lyon qui ne sont plus assurées

-20%

des trains
de nuit

ont été supprimés entre 2011 et 2015

dont les relations Bordeaux-Nice et Hendaye-Genève totalement suppri-
mées, et les relations Strasbourg-Luxembourg-Port Bou-Nice limitées aux
périodes de pointe

Positionner les trains Intercités dans l'offre globale de mobilité

Les besoins de mobilité augmentent, notamment pour les déplacements à coût modéré. Les trains régionaux (TER) et à grande vitesse (TGV) ne répondent pas à tous les besoins des voyageurs et à toutes les exigences de l'aménagement du territoire. Ainsi, le voyageur ferroviaire a besoin d'une offre consistante de relations interrégionales, à moyenne et longue distance, de jour et de nuit.

Le train Intercités est soumis à la concurrence croissante de l'avion low-cost, de l'autocar et du covoiturage. De plus, le rail répond également aux enjeux de la transition énergétique car il présente une meilleure empreinte écologique que celle des transports routiers, y compris l'autocar dont le bilan carbone n'est pas meilleur que celui de l'autorail à moteur thermique si l'on tient compte des pertes de trafic constatées au profit de l'automobile quand il remplace le train.

Donner une définition aux trains Intercités

De manière générale, les trains Intercités doivent assurer les relations entre les

grandes agglomérations, ainsi qu'avec et entre les villes moyennes sur les lignes non desservies par la grande vitesse ; et ceci avec un niveau de qualité de service équivalent. Comme pour les liaisons à grande vitesse, les dessertes peuvent être variées, alternant des relations rapides limitées aux grandes agglomérations et des dessertes de cabotages étendues aux villes moyennes.

En complément sur les longues distances ne permettant pas de dessertes de jour satisfaisantes, des trains de nuit doivent assurer des relations d'équilibre du territoire ou entre grands bassins de population, et entre ces bassins et les grandes zones touristiques. Ces services de nuit doivent être complétés par un service d'auto-train.

Si les liaisons à caractère régional et les liaisons périurbaines constituent clairement le cœur de métier des TER, les trains Intercités peuvent, lorsque le marché ne justifie pas la mise en place d'une offre TER complémentaire, et en accord avec les régions, répondre à ces besoins de déplacements.

Les trains Intercités doivent également répondre aux problèmes spécifiques de la desserte du grand Bassin parisien, en offrant aux populations des agglomérations principales des relations plus rapides que celles assurées par TER.

Un enjeu pour la transition énergétique

Les transports doivent participer aux objectifs de division par quatre des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Si des solutions techniques ou les usages partagés apportent une réponse partielle, des reports modaux vers les modes les plus sobres sont indispensables car le train présente des avantages forts par rapport à ses concurrents.

2. Concevoir des dessertes adaptées aux besoins de déplacements

Pour garantir une cohérence de l'offre, l'État doit formaliser des principes de dessertes de jour et de nuit, adaptés aux spécificités des territoires, en concertation avec tous les acteurs concernés.

Pour maintenir un bon niveau d'offre, il convient, non de procéder à un recentrage sur quelques flux massifs, mais d'organiser les dessertes pour induire économiquement de nouveaux trafics.

Valoriser l'accessibilité des villes de province

Les lignes radiales doivent permettre une bonne desserte en province, à l'instar de l'accessibilité offerte à

l'agglomération parisienne. Ces lignes répondent ainsi simultanément aux besoins de déplacements depuis et vers Paris, mais également entre les villes de province desservies.

Par exemple, Toulouse, quatrième aire urbaine de France, doit permettre au Centre et au Limousin de disposer de trains Intercités permettant aussi l'accès au Sud-Ouest et au Sud-Est de la France.

Les horaires ne doivent pas être conçus pour les seuls flux massifs et radiaux entre Paris et les grandes agglomérations. Les dessertes des villes moyennes de province à province et de celles des radiales avec Paris doivent être étudiées avec la même attention.

Une réelle concertation avec les usagers

Afin de pouvoir être au plus près des préoccupations des usagers et des problématiques d'exploitation, il semble important d'adopter des espaces de concertation déconcentrés, par ligne, ou par bassin de lignes, en prévoyant également une instance spécifique pour les trains de nuit. Ces instances pourraient être composées d'élus des régions et départements, de représentants des DREAL siégeant au nom de l'autorité organisatrice, du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires, d'associations agréées de consommateurs, d'associations d'usagers et de personnalités qualifiées.

La FNAUT attend également une meilleure prise en compte des propositions des usagers au sein du comité de suivi national de la convention, ce dernier n'ayant aujourd'hui qu'un simple rôle de constatation de la dégradation de l'offre. Les propositions des comités par bassin de lignes doivent être rapportées au sein du comité national de suivi afin de partager les initiatives locales pour l'amélioration de l'offre Intercités.

Les modalités pratiques et écrites du fonctionnement des comités TET doivent être définies pour permettre une évaluation systématique et une prise en compte efficace des propositions des voyageurs par l'opérateur ferroviaire.

Par exemple, entre Paris et Cherbourg, des trains au confort Intercités sont sans arrêt de Paris à Caen, et continuent jusqu'à Cherbourg en desservant des villes intermédiaires, tandis que d'autres trains entre Paris et Caen comportent plusieurs arrêts et sont en correspondance à Caen avec les trains plus rapides pour Cherbourg. L'ensemble de ces trains offrent un confort grandes lignes.

Valoriser le maillage national du réseau

La conception des horaires doit valoriser le maillage du réseau et donc les dessertes de province à province.

Par exemple, Tours doit permettre d'établir des liaisons entre le Sud-Ouest de la France, Le Mans et Caen.

Ce maillage doit être cohérent avec les autres services ferroviaires à grande vitesse et régionaux, tous opérateurs confondus. Une attention particulière doit également être apportée aux services transfrontaliers.

Valoriser les relations de cabotage

Sur les longues distances, les temps de parcours et le nombre des arrêts ne doivent pas être fixés pour rendre la relation de bout-en-bout compétitive par rapport à la concurrence : supprimer des arrêts

intermédiaires ne conduit pas à un report modal des usagers de l'aérien, mais pénalise la desserte des villes moyennes.

L'optimum de l'ensemble TET-TER ne peut pas correspondre à l'optimum des TET ou des TER considérés isolément. Sur des lignes à trafic plus limité, où une double desserte n'est pas économiquement justifiable, il faut accepter le caractère mixte de certains trains Intercités.

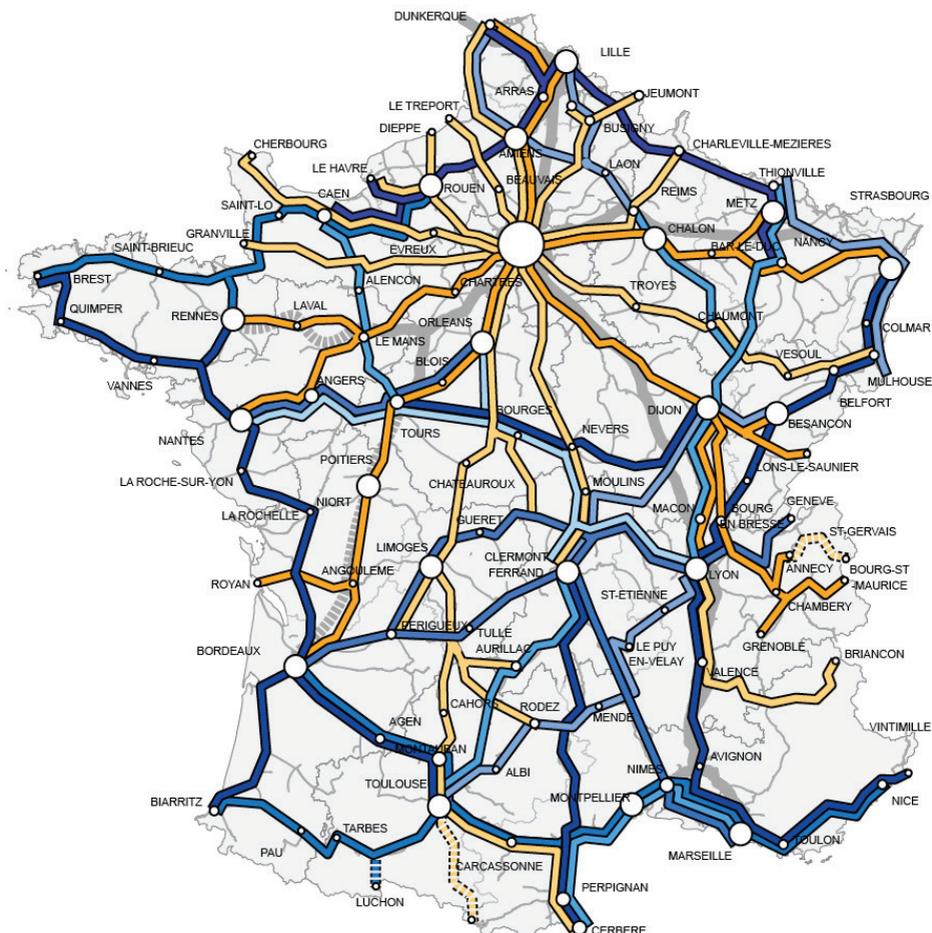
Revaloriser les relations parallèles aux LGV

A l'échelle nationale, des liaisons Intercités, complémentaires des TGV, intéressent les usagers qui préfèrent des prix bas aux gains de temps. Ces trains atténuent aussi l'effet tunnel imposé aux villes intermédiaires par les LGV.

Revaloriser les relations internationales

Les dessertes internationales ne doivent pas se limiter à la desserte à grande vitesse des métropoles européennes, alors que l'abolition des frontières facilite la création de liaisons à moyenne distance, comme le démontre l'entreprise ferroviaire Thello entre Marseille, Nice et Milan. Des liaisons avec des grandes villes étrangères proches des frontières permettraient d'accroître l'attractivité des lignes Intercités et des villes desservies.

Les propositions de la FNAUT...



Lignes radiales

- Relations à bas-coût doublant le réseau LGV
- Relations complémentaires au réseau LGV
- - - - - Relations assurées en train de nuit uniquement

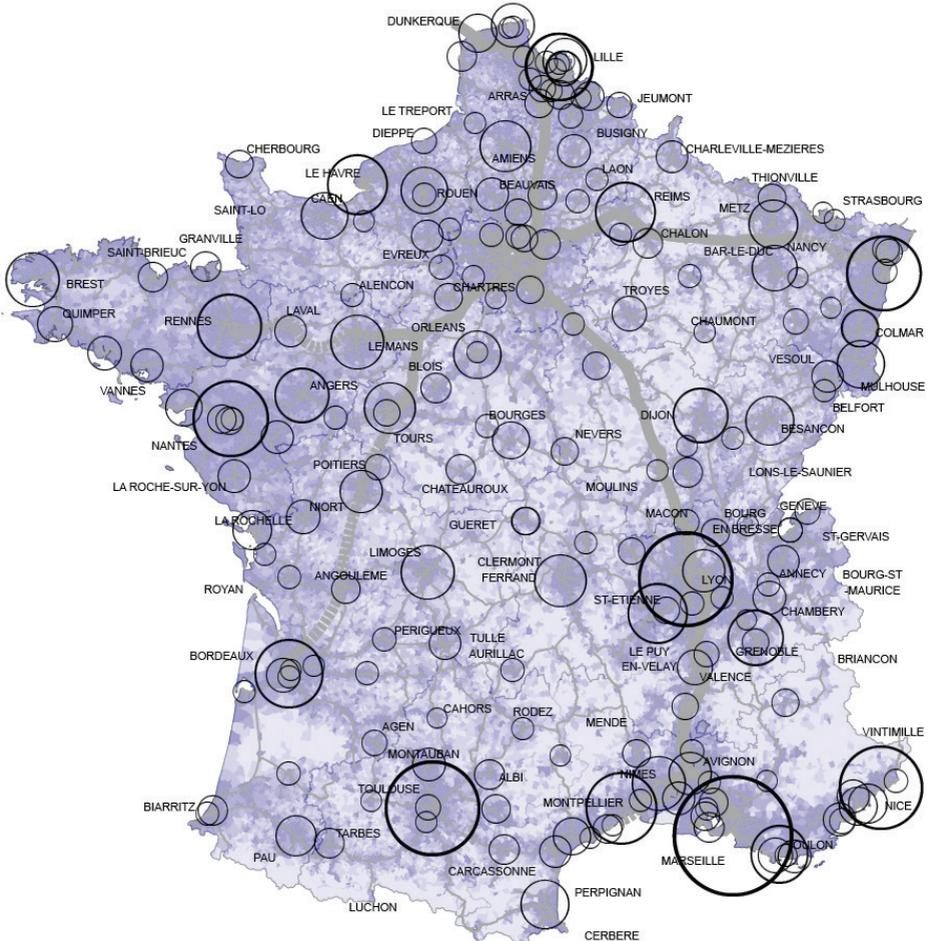
Lignes transversales

- Relations transversales et interrégionales (une couleur par relation)

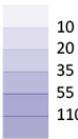
Sont représentées les gares de préfectures départementales et les terminus des lignes

Réseau ferroviaire

- Réseau ferroviaire national
- Réseau LGV actuel
- - - - - Réseau LGV à horizon 2017
- Principales gares Intercités
- dont préfectures régionales



Densité de population



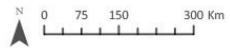
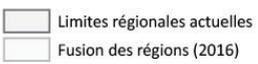
Densité par commune obtenue au dernier recensement de population

Taille des agglomérations



Cercles proportionnels aux villes centres des agglomérations hors Paris et première couronne

Réforme territoriale



3. Réinventer les méthodes d'exploitation

La modernisation, voire la remise en cause, de certaines méthodes d'exploitation actuelles des trains Intercités est indispensable et urgente si l'on veut obtenir un niveau satisfaisant de dessertes de façon économique.

Développer le cadencement pour pallier les faibles vitesses sur les courtes distances

A défaut de vitesse, il faut offrir une fréquence élevée sur les courtes et moyennes distances sur le principe du cadencement. La fréquence souhaitable est d'au moins sept allers-retours quotidiens, dont une fréquence de nuit.

Développer des compositions modulables et multi-tranches

La fréquence implique des faibles capacités ou des trains de compositions modulables. Ce principe est déjà mis en œuvre avec succès pour les TGV, en adaptant le nombre d'éléments aux volumes des trafics.

Des trains multi-tranches facilitent également les relations directes, sources d'augmentation de trafics et de recettes, et permettent d'économiser des sillons sur le tronç commun.

Enfin, des trains réversibles, que ce soient des rames automotrices ou tractées, contribuent à réduire les manœuvres d'exploitation.

Par exemple, la suppression du train direct grandes lignes à réservation facultative Pau-Nice illustre bien la dégradation des méthodes d'exploitation et de commercialisation de la SNCF. Ce train a été remplacé par un train à réservation impossible Pau-Toulouse, avec une correspondance longue et non garantie, et un train Toulouse-Nice à réservation obligatoire.

Améliorer les modalités de correspondances

A défaut de relations directes, les correspondances, qu'elles soient entre trains Intercités ou avec les TGV et les TER, doivent être aménagées. Elles doivent être confortables, assurées à partir d'un même quai, avec des temps d'échanges réduits et une garantie d'attente en cas de retard.

Développer les services à bord

Les services à bord doivent être diversifiés pour valoriser le temps du voyage, ce que peut faire difficilement le concurrent routier : prise de courant, connexion Wi-Fi, restauration, transport des vélos... Ainsi, les Intercités doivent proposer un service correct de restauration et comporter un large espace vélos destiné aux cyclotouristes.

Le temps de déplacement, au lieu d'être « perdu », doit pouvoir être transformé en périodes de travail, de détente ou de repos.

4. Simplifier les méthodes d'exploitation

Modérer la tarification

La tarification doit être modérée pour attirer le voyageur modeste tenté par le covoiturage, devenu un concurrent redoutable du train classique, l'autocar ou l'avion low-cost.

Les formules à bas prix doivent être développées à l'exemple du train de jour Paris-Toulouse sous la formule « 100 % Éco », par réutilisation de la rame du train de nuit. Ces formules doivent être adaptées aux voyages individuels, mais également aux voyages effectués en famille et en groupe pour lesquels la concurrence des autres modes est plus forte.

Homogénéiser les modes de distribution

La distribution des titres Intercités doit être homogène quelle que soit la destination, alors que les initiatives commerciales de l'opérateur conduisent à une seg-

mentation de l'offre et de ses canaux de distribution.

De même, la dématérialisation des billets doit être étendue à l'ensemble des destinations Intercités.

Généraliser la réservation facultative

La réservation facultative doit être généralisée. Cette demande n'est pas incompatible avec le maintien des principes de base du yield management permettant au client qui peut réserver son voyage à l'avance de bénéficier de prix réduits et à l'entreprise d'optimiser son trafic et ses recettes. Mais le maintien de billets ouverts à coût raisonnable est indispensable pour tous les voyageurs qui ne peuvent pas programmer leur déplacement.

De façon générale, hors promotions à très bas prix, il est indispensable que le train conserve une grande souplesse d'accès face à la concurrence automobile.

Valoriser un matériel roulant modulable, multi-tranche et réversible

Le nouveau matériel roulant des trains Intercités doit être un matériel spécifique, répondant aux objectifs de conception de dessertes diurnes et nocturnes, et à l'adoption de nouvelles méthodes d'exploitation.

Il s'agit donc de faciliter le cabotage à moyenne distance tout en restant adapté aux longs parcours, avec un matériel performant, 200 km/h sur lignes classiques, aux capacités d'accélération et de décélération élevées, et aux temps d'échanges de voyageurs réduits lors des arrêts.

5. Clarifier les responsabilités de l'État et des régions

Assurer le rôle de l'État pour la définition du réseau ferroviaire national

L'État doit définir la consistance du réseau ferroviaire national, en s'appuyant essentiellement sur le réseau existant et les liaisons transfrontalières, et en assurant, avec ou sans les régions, le maintien et la modernisation. Ce réseau de base est indispensable pour les trains Intercités et les TER, mais aussi pour le développement du transport de marchandises sur les lignes capillaires, quelles que soient les évolutions macroéconomiques futures.

Reconstituer le réseau Intercités à l'échelle nationale

Le caractère national des trains Intercités doit être préservé et

valorisé : l'État doit en assumer la responsabilité. La loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire lui en donne les moyens : elle comporte, comme le souhaitait la FNAUT, le principe d'un schéma national des services de transport, qui fixera les orientations de l'État concernant les services voyageurs d'intérêt national.

Comme pour les infrastructures, ces orientations devront être approuvées par le Parlement. L'État pourra ainsi, en particulier, en tant qu'autorité organisatrice, définir la consistance des relations Intercités : ce n'est pas le rôle des entreprises ferroviaires, dont SNCF Mobilités, qui doit par contre être force de proposition de développement et non de régression.

Un schéma national des services de transport attendu par les usagers

La loi portant réforme ferroviaire valide le principe d'un futur schéma national des services de transport, sous le contrôle du Parlement. Ce schéma a pour objectif de déterminer la consistance des services Intercités conventionnés avec SNCF Mobilités et d'encadrer les conditions dans lesquelles SNCF Mobilités exploite les services TGV pour lesquels elle dispose d'un monopole national.

Pour la FNAUT, l'inscription du principe d'un tel schéma impose dès aujourd'hui à l'État et à l'opérateur ferroviaire un moratoire sur toute suppression de desserte Intercités d'ici sa mise en œuvre, dont la FNAUT attend le développement d'une offre ferroviaire d'envergure nationale.

De même, de nombreux trains Corail, analogues aux actuels trains Intercités, ont été remplacés par des dessertes TGV. Le schéma national des transports à établir devra veiller à ce que le maintien de ces dessertes nationales soit assuré, si nécessaire par une extension du mécanisme de conventionnement à certaines relations TGV.

6. Pérenniser les financements des trains Intercités

Garantir le mécanisme de financement intermodal des trains Intercités

Le déficit d'exploitation des trains Intercités a fortement augmenté en trois ans. Le financement mis en place en 2010, et laissé en pratique, pour l'essentiel, à la charge de la SNCF, est aujourd'hui fragilisé par la baisse des recettes du TGV.

Le financement repose très faiblement sur les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Or pour agir sur le changement climatique, une réorientation des modes de déplacements est indispensable et passe par le renforcement de la fiscalité écologique, dont la mise en œuvre est d'autant plus justifiée que le réseau autoroutier a été fortement développé.

Garantir des ressources pour le gestionnaire de l'infrastructure

A la suite des conclusions de la commission parlementaire « Mobilité 21 », l'État doit donner de la cohérence à un réseau rapide complémentaire du réseau à grande vitesse, qui doit permettre de desservir à moindre coût de nombreuses villes non accessibles par le TGV. Pourtant, l'État français figure parmi les mauvais élèves européens en matière de subventionnement de l'infrastructure ferroviaire, dont les

coûts de renouvellement et de développement ne peuvent être supportés en totalité ni par la dette, ni par les contributions des usagers. Il faut au contraire accélérer la rénovation du réseau pour éviter son vieillissement, améliorer sa fiabilité et ses performances.

Des solutions de péréquation entre les modes de transports existent pourtant : la subvention de l'État à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France a été ramenée de 700 à 350 millions d'euros par an, le kérosène consommé par les services aériens intérieurs n'est soumis à aucune fiscalité écologique, l'abandon de l'écotaxe prive l'État d'environ 500 millions d'euros par an...

Passer d'une logique de régression à une logique de productivité

Le rail est un outil à rendement croissant, et la généralisation des modes d'exploitation plus productifs est par conséquent une nécessité. Il faut passer d'une logique négative de régression, qui s'attaque aux conséquences par la suppression des services déficitaires, à une logique positive de maîtrise des coûts d'exploitation et d'amélioration de la qualité. Cette logique ne peut avoir pour conséquence qu'une croissance du trafic, des recettes et, en conséquence, de l'emploi.

Développer une exploitation par délégation de service public

Une réduction des coûts d'exploitation passe inévitablement par une exploitation en délégation de service public, l'État, choisissant l'exploitant délégataire le mieux disant à la suite d'un appel d'offre sur un bouquet d'une ou plusieurs lignes. Cette démarche, malheureusement doublement écartée par la

loi de réforme ferroviaire et par la décision du Gouvernement de reconduire sans appel d'offre la SNCF comme exploitant des TET jusqu'en 2020, n'a aucun rapport avec une privatisation, puisque seul l'État, en tant qu'autorité organisatrice de transport, définit le service et homologue la tarification. Une convention de service public doit être expérimentée au plus tôt pour maintenir les dessertes de nuit indispensables.

Quelle place pour l'autocar ?

Bien que l'autocar bénéficie aujourd'hui d'un réseau routier très performant et de la mise en service de véhicules confortables et bien équipés, l'espace offert par voyageur est deux fois plus réduit que dans le train, la vitesse est limitée à 100km/h sur autoroutes, des pauses de sécurité sont imposées aux conducteurs, les entrées routières saturées des grandes agglomérations réduisent vitesse et fiabilité, la capacité de l'autocar ne permet pas de répondre aux pointes de trafic.

De plus, contrairement aux affirmations de l'ADEME, le transfert sur route n'entraîne pas d'économies d'énergies et de pollutions : s'il consomme deux fois moins qu'un train, l'autocar transporte également deux fois moins de voyageurs. Selon le Commissariat général au développement durable, « la suppression des TET entraînerait une augmentation importante du coût généralisé moyen de transport pour les anciens usagers des TET ». En cas de remplacement du train par l'autocar, 36% des voyageurs se reporteraient sur la voiture, 25% sur le TER, 11% sur le TGV, 5% sur l'avion, et 23% ne se déplaceraient plus.

Si l'autocar a cependant un rôle important à jouer en complémentarité avec le train, il faut donc d'abord optimiser l'offre ferroviaire à un coût acceptable pour la collectivité. En l'absence de relation ferroviaire, il faut par conséquent développer l'autocar, sans concurrencer les services ferroviaires conventionnés, quand :

- le temps de parcours par la route est nettement plus réduit que par le rail, sans réduire le niveau de desserte intermédiaire,
- le voyage en train nécessite, malgré l'optimisation de l'offre, plusieurs correspondances, sources d'inconfort et de risques d'aléas dans le déplacement.

Enfin, l'économie présumée par rapport au train doit prendre suffisamment en compte les coûts économiques et externes : coût des sillons de la route, aménagement des entrées de villes et des gares routières, bruit et pollution de l'air, émissions de GES.

Des trains toujours menacés

L'offre Intercités est toujours menacée, contrairement aux discours officiels de la SNCF et à la volonté du Gouvernement, qui a clairement fixé comme priorité la valorisation du réseau ferroviaire national. Cette valorisation comprend, selon les déclarations du ministre des Transports, les axes structurants d'aménagement du territoire – ce qui veut dire qu'elle ne peut se limiter à l'amélioration des transports de la vie quotidienne, telle que l'annonce la SNCF. Ces axes doivent former un réseau maillé, selon les recommandations du rapport Bianco sur la réforme ferroviaire.

Des trains garants de l'action publique de l'État

La FNAUT demande donc une reprise en main concrète et immédiate de la politique ferroviaire nationale par l'État, le Parlement et les régions.

Ces propositions sont rationnelles, réalistes techniquement et financièrement. Elles répondent à des besoins de voyages à moyenne et longue distance des habitants non desservis par le TGV, d'aménagement du territoire par les dessertes des villes moyennes et des axes transversaux, ainsi qu'à des besoins environnementaux par la réduction de la part modale de la voiture.

Les trains Intercités, ignorés du projet de loi sur la transition énergétique

qui reste cantonné à des objectifs généraux et lointains, peuvent aussi jouer un rôle important à court terme dans la politique énergétique de notre pays. Si le TGV est le principal concurrent de l'avion, ces trains peuvent concurrencer efficacement la voiture si le réseau est modernisé et si l'exploitation est adaptée aux besoins des voyageurs.

Des trains aux modes de financement non insolubles

La relance des services Intercités n'exige pas un financement public démesuré : les investissements nécessaires (modernisation du réseau, renouvellement du matériel roulant) sont inférieurs au coût moyen d'une LGV, et le déficit d'exploitation peut être maîtrisé.

En conclusion, il est évident que les usagers ne peuvent plus assister à la destruction progressive des relations Intercités, particulièrement sur les relations transversales et de nuit.

La FNAUT recommande ainsi le développement d'une offre d'envergure nationale grâce à un schéma national des services de transport. L'État doit assurer le financement de l'exploitation et du renouvellement du matériel roulant. Les opérateurs retenus doivent améliorer leurs méthodes de commercialisation et d'exploitation pour augmenter les dessertes, la qualité de service et les recettes des trains Intercités.



FNAUT

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) a été créée en 1978. Elle rassemble aujourd'hui 160 associations implantées dans toutes les régions françaises.

Association de consommateurs agréée, la FNAUT conseille et défend les usagers de tous les modes de transport et les représente auprès des pouvoirs publics et des entreprises de transport.

Groupe de pression d'intérêt général, la FNAUT s'efforce d'infléchir la politique des transports et de l'aménagement du territoire.