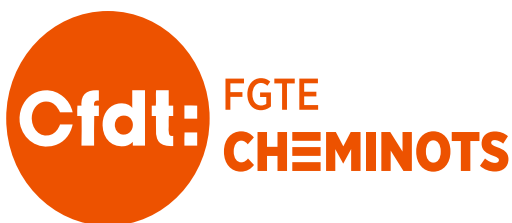


LOI DE PROGRAMMATION & CONTRAT DE PERFORMANCE



**RÉSEAU FERROVIAIRE :
UNE PREMIÈRE AVANCÉE, MAIS LES
GARANTIES RESTENT À OBTENIR.**

EXPLICATIONS

4,5 milliards d'euros par an pour régénérer et moderniser le réseau à partir de 2028 : c'est indispensable. C'est même 1,5 milliard de plus que dans le précédent contrat de performance. Le montant annoncé doit en outre être indexé sur l'inflation à compter de 2028.

Le projet de loi-cadre sur les transports a franchi une première étape au Parlement.

Mais cette loi ne fixe encore ni les montants, ni le calendrier précis, ni les financements. Pour la Cfdt, elle doit maintenant déboucher sur une véritable loi de programmation, financée et cohérente avec le contrat de performance de SNCF Réseau.

L'État et SNCF Réseau préparent un nouveau contrat de performance jusqu'en 2033. Il prévoit une hausse importante des moyens consacrés au réseau ferroviaire, avec 4,5 milliards d'euros par an à partir de 2028 pour la régénération et la modernisation.

Pour la Cfdt Cheminots, cette annonce va dans le bon sens. Depuis des années, nous alertons sur le vieillissement du réseau, les ralentissements, les suppressions de circulations, les chantiers reportés et la pression qui pèse sur les agents. Mais une question essentielle demeure : **qu'est-ce qui garantit réellement ces engagements dans la durée ?**

DES ANNONCES AUX ACTES: LA Cfdt DEMANDE DES GARANTIES

Le Conseil d'administration de SNCF Réseau a approuvé le projet de contrat de performance le 19 mai, mais des questions demeurent :

- ➔ Quels moyens humains seront réellement prévus ?
- ➔ Comment les compétences seront-elles maintenues ?
- ➔ Quelles conséquences concrètes pour les conditions de travail ?
- ➔ Et surtout : comment éviter que ces engagements soient revus demain au gré des arbitrages budgétaires ?

Pour la Cfdt, c'est maintenant que les garanties doivent être obtenues.

CONTRAT DE PERFORMANCE ET LOI DE PROGRAMMATION; DEUX OUTILS DIFFÉRENTS.

Le contrat de performance est conclu entre l'État et SNCF Réseau. Il fixe les objectifs, industriels et financiers de l'entreprise ainsi que les moyens consacrés au réseau. Il est transmis au Parlement, mais il n'est pas voté par celui-ci.

Une loi de programmation, elle, est votée par le Parlement. Elle fixe une trajectoire publique, débattue démocratiquement, avec des priorités, des moyens et un calendrier.



- ➔ Le contrat de performance engage l'État et SNCF Réseau.
- ➔ La loi de programmation engage la Nation.

La loi-cadre actuellement examinée constitue une première étape. Elle doit maintenant être suivie d'une véritable loi de programmation financière.

C'est pourquoi la Cfdt porte une exigence claire : le contrat de performance de SNCF Réseau doit être adossé à une vraie loi de programmation ferroviaire, financée et contrôlée.

La loi-cadre pose le principe d'une programmation des infrastructures de transport. Mais elle ne fixe ni l'ensemble des montants, ni leur calendrier précis, ni les ressources qui permettront de les financer.





Le risque serait que l'existence de cette loi-cadre et du contrat de performance soit présentée comme une réponse suffisante.

POUR LA CFDT, CE N'EST PAS SUFFISANT.

Les priorités nationales doivent être fixées dans la loi : régénération, modernisation, petites lignes, adaptation au changement climatique, sécurité, qualité de service, moyens humains, formation, compétences et conditions de travail.

Le contrat de performance doit ensuite traduire ces priorités dans la réalité industrielle de SNCF Réseau.

Pour la CFDT, il faut aller jusqu'au bout : une loi de programmation réellement financée, une traduction dans les budgets annuels et un contrat de performance pleinement cohérent avec cette trajectoire.

L'effort annoncé à partir de 2028 est nécessaire. Mais les besoins du réseau, eux, sont déjà là. 2028 ne doit pas devenir une ligne d'attente.

Les ralentissements existent déjà. Les suppressions de circulations existent déjà. Les tensions sur les plages travaux, les chantiers reportés et les difficultés du quotidien sont déjà une réalité pour les agents, les usagers et les territoires.

La CFDT sera donc particulièrement attentive à la période 2026-2027.

Il ne faudrait pas que la montée en puissance annoncée à partir de 2028 serve, d'ici là, à repousser les décisions nécessaires. Le réseau ne peut pas attendre. Les agents non plus.

LA PERFORMANCE NE DOIT PAS SE FAIRE SUR LE DOS DES CHEMINOTS !

L'entreprise met en avant une situation financière stabilisée, un retour à l'équilibre des comptes depuis 2024, une dette stabilisée et un pilotage renforcé de la performance.

La CFDT prend acte de ces éléments. Mais nous voulons être très clairs : la performance ne doit pas devenir le nouveau nom de la productivité imposée aux agents.

Faire circuler plus de trains, pour les voyageurs comme pour le fret, améliorer la qualité de service, multiplier les chantiers, renforcer la résistance du réseau face aux aléas climatiques : ces objectifs sont nécessaires. Mais ils ne seront crédibles que si les effectifs, les compétences, les organisations du travail et les moyens industriels sont réellement à la hauteur. On ne modernise pas durablement le réseau en fragilisant celles et ceux qui le font fonctionner chaque jour.

LES FEMMES ET LES HOMMES DE SNCF RÉSEAU NE DOIVENT PAS ÊTRE UNE VARIABLE D'AJUSTEMENT !

Le contrat affirme que les agents de SNCF Réseau sont au centre du projet. La CFDT le disait déjà.

Pour la CFDT, cela doit se traduire par des engagements concrets et vérifiables.

Il faut des recrutements à la hauteur de la charge, des formations anticipées, le maintien des compétences critiques, des parcours professionnels attractifs, une véritable fidélisation des agents et une amélioration réelle de la qualité de vie au travail.

Les cheminotes et les cheminots ne doivent pas seulement être mobilisés dans les discours. Ils doivent être respectés dans les faits.

LA CFDT MET LES POLITIQUES FACE À LEURS RESPONSABILITÉS !

La CFDT a contribué à porter ces sujets dans le débat politique : financement du réseau, pérennisation des infrastructures, visibilité pour SNCF Réseau et prise en compte des agents qui font vivre le système ferroviaire au quotidien.

Mais nous ne nous contenterons pas d'une annonce, même positive.

Si l'État annonce 4,5 milliards d'euros par an, alors cet engagement doit être sécurisé par la loi. Sinon, il restera fragile et pourra être revu demain sous la pression de la dette, des finances publiques ou des objectifs de productivité.

POUR LA CFDT, UNE ANNONCE NE SUFFIT PAS !

Le réseau ferroviaire est un bien commun. Il structure les territoires, permet les mobilités du quotidien, soutient la transition écologique et repose sur l'engagement des cheminotes et des cheminots.

Pour que la trajectoire annoncée soit crédible, la CFDT demande :

- ☑ L'adoption définitive de la loi-cadre sur les transports
- ☑ La présentation rapide d'une véritable loi de programmation assortie d'une trajectoire financière précise
- ☑ Un contrat de performance strictement cohérent avec cette programmation
- ☑ Un financement clairement identifié des 4,5 milliards d'euros annoncés à partir de 2028
- ☑ Une vigilance sur la période 2026-2027, avant la montée en puissance annoncée en 2028
- ☑ Une attention réelle aux lignes de desserte fine du territoire
- ☑ Une ambition concrète pour le fret et les mobilités du quotidien
- ☑ Des effectifs, des compétences et des formations à la hauteur des chantiers annoncés
- ☑ Une vraie prise en compte des conditions de travail
- ☑ Un suivi transparent des engagements pris par l'État et SNCF Réseau.

LES 4,5 MILLIARDS DOIVENT MAINTENANT ÊTRE DANS UNE PROGRAMMATION PUBLIQUE, FINANCÉE ET CONTRÔLÉE. C'ÉTAIT NOTRE PROPOSITION, ÇA RESTE NOTRE EXIGENCE.

