

CONTRAT DE PERFORMANCE

UN VOTE QUAND TOUT EST DÉJÀ
CONTRAIT, CE N'EST PAS DU
DIALOGUE SOCIAL.

POURQUOI LA CFDT N'A PAS PRIS PART AU VOTE

Le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau fixe la trajectoire de l'entreprise jusqu'en 2033. Il prévoit davantage d'investissements pour régénérer et moderniser le réseau. C'est vital et la CFDT Cheminots le demandait. Mais derrière ces annonces, le contrat maintient une forte pression sur la productivité, les coûts, la maintenance, les fonctions support et les organisations. Les conséquences pour les agents seront bien réelles. Les représentants du personnel n'ont pas été associés à la construction du contrat. Le CSE central Réseau a été consulté une fois les orientations prises. Dans ces conditions, la CFDT a refusé de donner un blanc-seing et n'a pas pris part au vote.

© Adobe Stock

NI VOTE CONTRE, NI ABSTENTION

La CFDT n'a pas voté contre le contrat. Un vote contre aurait signifié que nous rejetions l'ensemble du texte, y compris les investissements supplémentaires prévus pour le réseau. Ce n'est pas notre position.

Nous ne nous sommes pas abstenus non plus. Une abstention aurait signifié que nous acceptions le cadre de cette consultation, tout en ne nous prononçant pas sur le contenu du contrat.

La CFDT a fait un autre choix : **ne pas prendre part au vote**. Nous reconnaissons l'utilité des investissements annoncés, mais nous refusons de cautionner une consultation organisée après la négociation du contrat et sans véritable dimension sociale.

ET LES CHEMINOTS DANS TOUT ÇA ?

4,5 milliards pour le réseau, nous le demandions et nous ne boudons pas cette avancée. Mais un réseau, ce sont d'abord celles et ceux qui le font tourner chaque jour, de nuit, en week-end, par tous les temps. Dans ce contrat, on cherche leur place. On trouve surtout des économies.

Le texte prévoit 1,2 % de réduction des coûts par an jusqu'en 2033. Il prévoit aussi moins de moyens pour les fonctions support et les sièges, une formation « industrialisée » pour dégager plus de jours de production, de l'ingénierie confiée à l'extérieur, de la digitalisation, des commandes centralisées, de l'intelligence artificielle et de nouvelles organisations. Derrière chaque ligne, il y a un poste, un métier, un collectif de travail.

Et côté social ? Rien. Aucune trajectoire négociée sur les effectifs, les compétences, les mobilités ou les salaires. Aucune garantie pour les agents.

Pourtant, sur le terrain, tout le monde le sait : les équipes sont déjà en tension, la charge de travail ne cesse de grimper et la reconnaissance n'arrive pas. On leur demande encore un effort, sans dire lequel ni jusqu'où.

Pour la CFDT Cheminots, c'est clair : on ne régénère pas un réseau avec des cheminots à bout de souffle. Aucune réorganisation ne doit se faire sans négociation préalable. **PAS DE PERFORMANCE SANS LES CHEMINOTS.**



DERRIÈRE LE MOT « PERFORMANCE », DES DÉCISIONS TRÈS CONCRÈTES

Le contrat prévoit de réduire chaque année la base de coûts de SNCF Réseau. L'effort de performance demandé sur les dépenses d'exploitation atteindra en moyenne 1,2 % par an entre 2025 et 2033.

Le document prévoit notamment :

- ▶ de rationaliser les actifs et de revoir les fréquences de maintenance et de régénération ;
- ▶ de réorganiser la production, les processus, les compétences et les outils ;
- ▶ de poursuivre la réduction des coûts des fonctions support et des sièges ;
- ▶ d'industrialiser la formation pour dégager davantage de jours de production par agent ;
- ▶ de développer des stratégies d'externalisation dans l'ingénierie ;
- ▶ de faire absorber par SNCF Réseau une partie des surcoûts réglementaires et climatiques sans augmentation équivalente des moyens de fonctionnement.

Ces orientations ne sont pas neutres. Elles toucheront les emplois, les métiers, les collectifs de travail, les parcours professionnels et les conditions de travail.

On ne peut pas demander toujours plus de production, réduire les moyens et promettre dans le même temps que la qualité de service ne soit pas dégradée.

DES INVESTISSEMENTS NÉCESSAIRES MAIS ENCORE FRAGILES

Le contrat prévoit de porter les investissements de régénération et de modernisation à **4,5 MILLIARDS D'EUROS PAR AN À PARTIR DE 2028**. Cela représente 1,5 milliard supplémentaire par rapport à la trajectoire précédente.

Ne boudons pas cette avancée, le réseau en a besoin depuis longtemps.

Mais les modalités de financement ne sont pas encore complètement définies. L'État annonce une trajectoire, sans apporter à ce stade toutes les garanties sur son financement dans la durée. **OR LE RÉSEAU NE SE RÉGÈNÈRE PAS AVEC DES INTENTIONS.** Il faut des financements publics sécurisés, pérennes et à la hauteur des besoins. entreprise.

RALENTIR LE VIEILLISSEMENT NE SUFFIT PAS

Le contrat reconnaît l'existence d'une **DETTE GRISE** importante, autrement dit des années de retard dans la rénovation du réseau. Il prévoit de ralentir son vieillissement, mais pas de rattraper ce retard d'ici 2033.

Pour la voie, l'objectif est principalement de stabiliser l'état du réseau. Pour la signalisation, il s'agit de ralentir le vieillissement des installations. Les investissements seront d'abord concentrés sur les segments jugés prioritaires, tandis que les lignes de desserte fine du territoire et les lignes capillaires fret resteront largement dépendantes de cofinancements.

Cette logique installe durablement un **RÉSEAU À PLUSIEURS VITESSES**. Elle ne répond ni aux besoins d'aménagement du territoire, ni à l'urgence écologique, ni aux attentes des usagers.

LE CSE CENTRAL N'EST PAS UNE CHAMBRE D'ENREGISTREMENT

La CFDT Cheminots aurait dû être associée en amont. Nous aurions pu porter les attentes des agents et demander que la dimension sociale soit intégrée au contrat avant sa conclusion. Nous avons au contraire été invités à donner un avis sur un texte déjà négocié entre l'État et SNCF Réseau.

Participer au vote aurait laissé croire qu'une véritable consultation avait eu lieu. Ce n'était pas le cas. C'est pourquoi la CFDT n'a pas pris part au vote.

CE QUE LA CFDT EXIGE :

La CFDT Cheminots demande :

- ▶ un financement public garanti sur toute la durée du contrat ;
- ▶ une présentation transparente des conséquences de chaque programme de performance sur l'emploi et les conditions de travail ;
- ▶ une négociation sur les effectifs, les compétences, la formation et les mobilités ;
- ▶ le maintien des savoir-faire au sein de SNCF Réseau et un encadrement strict de l'externalisation ;
- ▶ un suivi régulier du contrat en CSE central, avec la possibilité de revoir les objectifs lorsque la sécurité, la santé des agents ou la qualité du réseau sont menacées.

LE RÉSEAU A BESOIN D'INVESTISSEMENTS. IL A AUSSI BESOIN DES FEMMES ET DES HOMMES QUI LE FONT FONCTIONNER CHAQUE JOUR.

RENDRE AU FERROVIAIRE LA PLACE QUI EST LA SIENNE NÉCESSITE ÉGALEMENT DE METTRE LES CHEMINOTES ET CHEMINOTS AU CŒUR DU DISPOSITIF.

CFDT, CLAIR, NET, ENGAGÉ.

