

JUIN / 2026



CONTRAT DE PERFORMANCE 2024-2033

DES ANNONCES ÉLOIGNÉES DE LA REALITÉ !

Le gouvernement annonce 1,5 milliard d'euros supplémentaires par an pour régénérer et moderniser le réseau ferroviaire. Ces investissements sont nécessaires. Le réseau vieillit. Les infrastructures doivent être renouvelées. Les besoins liés au changement climatique augmentent. La fréquentation des trains progresse. Sur ce constat, tout le monde est d'accord.

QUI VA PAYER ?

Une nouvelle fois, la réponse semble être : la SNCF. 500 millions d'euros par an devront être apportés par l'entreprise publique via un mécanisme de « fonds de concours ».

Derrière les annonces, une réalité budgétaire beaucoup plus fragile apparaît : les 1,5 milliard d'euros ne sont pas des crédits inscrits durablement dans le budget de l'État, mais des autorisations d'engagement, sans garantie réelle dans le temps.

Sans loi de programmation pluriannuelle ni financements fléchés, ces moyens restent incertains.

POURQUOI ...

... la SNCF devrait-elle financer seule une partie croissante des investissements du réseau alors que celui-ci est désormais ouvert à la concurrence ?

... les nouveaux opérateurs, qui utilisent les mêmes infrastructures et bénéficient des mêmes investissements, ne sont-ils pas soumis aux mêmes obligations ?

... demander toujours plus de rentabilité à la SNCF tout en lui imposant des prélèvements que les autres entreprises du secteur ne connaissent pas ?

... compresser les salariés de SNCF Réseau et en faire la variable d'ajustement de la performance, alors que d'autres opérateurs sont renforcés ?

UN MODÈLE ÉCONOMIQUE CONTESTABLE

Le contrat repose en grande partie sur des hypothèses discutables, dont des prévisions de trafic surestimées, alors même que le manque de matériel roulant limite déjà l'offre et ne se résoudra pas à court terme et une croyance fragile dans les effets de la concurrence, présentée comme génératrice de trafics « mirifiques », alors que :

- l'offre supplémentaire se concentre sur quelques axes
- personne n'est aujourd'hui capable de distinguer clairement ce qui relèvera de nouveaux trafics ou de simples substitutions
- les capacités du réseau restent techniquement limitées
- les lignes hors « réseaux structurant » ne sont pas stabilisées

On nous promet également un effet « waouh » lié au système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et à ses évolutions européennes...

Mais ces projets ne sont toujours pas pleinement financés et reposent sur des montages complexes dont la solidité reste à démontrer.

DES RECETTES IRRÉALISTES

Le modèle financier prévoit des recettes supplémentaires reposant sur l'augmentation des volumes mais surtout des hausses de péages ferroviaires, notamment pour les TER.

Or, qui peut croire en une hausse de recettes de 5 % et donc des péages qui augmentent en conséquence, alors que les contentieux avec SNCF Réseau se multiplient déjà et que les Régions subissent elles-mêmes des contraintes budgétaires croissantes.



Cette trajectoire apparaît d'autant plus incohérente que, dans le même temps, le projet de loi en préparation prévoit des mécanismes de péréquation tarifaire et une stabilisation des péages sur des périodes plus longues (jusqu'à 5 ans).

Une contradiction de plus entre les discours et les actes.

UNE CONCURRENCE À GÉOMETRIE VARIABLE

Où est l'équité lorsque l'opérateur historique supporte des charges que ses concurrents n'ont pas à assumer ? Comment parler de concurrence libre et non faussée lorsque les contraintes financières ne sont pas les mêmes pour tous ?

Cette situation crée une distorsion de concurrence évidente.

LE RÉSEAU EST UN BIEN COMMUN

L'UNSA-Ferroviaire n'est pas opposée à l'investissement. Bien au contraire. Mais si le réseau est un bien commun, alors son financement doit être partagé entre tous ceux qui l'utilisent.

À réseau commun, contribution commune. Les mêmes droits doivent s'accompagner des mêmes devoirs.

L'UNSA-Ferroviaire est soucieuse de l'intégrité du réseau et de son inscription comme valeur d'actif et de service public, au service de tous. Il doit continuer d'être porteur de cohésion territoriale, et de solutions à la décarbonation des transports.

**DEPUIS DES ANNÉES,
L'UNSA ALERTE !**

Il faut redonner de nouveaux moyens financiers fiables, fléchés et publics à SNCF Réseau !
Éclaircir les missions, les rôles et les moyens afférents aux opérateurs est un impératif !

A photograph of a yellow maintenance train on railway tracks, viewed from an elevated angle. The train consists of several yellow railcars with various equipment. The tracks run parallel to a grassy area on the right.

**À RÉSEAU COMMUN, CONTRIBUTION COMMUNE.
LES MÊMES DROITS DOIVENT S'ACCOMPAGNER
DES MÊMES DEVOIRS.**

VERS UNE FRAGMENTATION DU RÉSEAU ?

En l'absence de financements stables et clairement fléchés, un risque majeur apparaît, celui d'un réseau ferroviaire à plusieurs vitesses :

- un réseau structurant dont le périmètre reste flou
- une Société du Grand Paris toujours plus exigeante en ressources
- des transferts de lignes vers les territoires
- un abandon progressif des « petites lignes »

Dans le même temps, certaines décisions comme la baisse des taxes sur le transport aérien intérieur envoient un signal contradictoire.

UNE NOUVELLE INÉGALITÉ SE PROFILE

Il est demandé à SNCF Réseau d'atteindre +20 % de performance d'ici 2033.

Mais la réalité du terrain est connue, la signalisation et l'alimentation électrique restent des points critiques, les équipes sont déjà fortement sollicitées, les ressources humaines sont sous tension.

La performance ne se décrète pas dans un tableau Excel.

Elle repose sur les agents, leur expertise, leur formation et leurs conditions de travail.

Or, un décalage grandissant apparaît entre les ambitions affichées et l'épuisement constaté sur le terrain.

UNE LIGNE CLAIRE POUR L'UNSA-FERROVIAIRE

L'UNSA-Ferroviaire dénonce un modèle économique fragile, des hypothèses contestables, une concurrence biaisée, un désengagement progressif de l'État.

Et surtout, un double discours qui fait peser les efforts sur la SNCF, les cheminotes et cheminots et les usagers.

L'UNSA-Ferroviaire revendique une nouvelle gouvernance du ferroviaire, dotée d'un modèle de financement cohérent qui défend un service public robuste ainsi que l'intégrité du réseau sur tout le territoire.

L'UNSA-Ferroviaire est pour un opérateur public renforcé et des cheminots considérés !

