Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Communiqué du 12 novembre 2026

La Fnaut très inquiète du futur Contrat de Performance Etat – SNCF Réseau

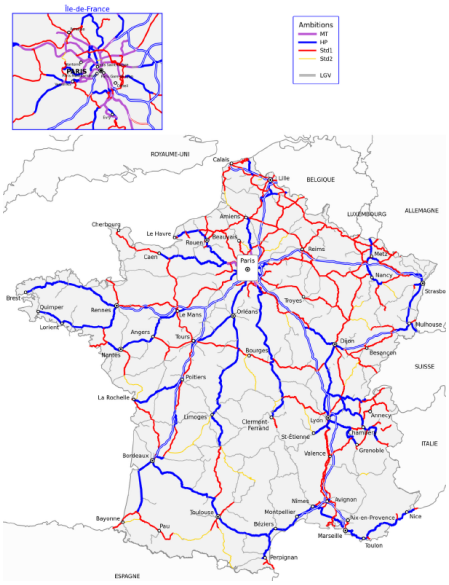
Élaboré en application de la directive européenne 2012/34/UE et de l'article L. 2111-10 du code des transports, le Contrat de Performance entre l'Etat et SNCFR, signé pour une période de dix ans et actualisé tous les trois ans, a pour ambition majeure de fixer les grands axes stratégiques qui devraient permettre le développement durable du mode ferroviaire, sur la base d'un modèle économique soutenable.
Sa version précédente avait fait l'objet d'un avis très critique de la part de la Fnaut en janvier 2022. Ce nouveau document comporte un certain nombre de points positifs : le contrat affiche une augmentation des investissements pour la régénération du réseau et est plus contraignant en termes de performance opérationnelle de SNCF Réseau. La Fnaut reste néanmoins très inquiète sur les fondamentaux de ce contrat prétendument « historique » :

Ce Contrat de Performance est un contrat de gestion aux moyens insuffisants

Contrairement à son intitulé, ce contrat est avant tout un contrat de gestion : il a pour objectif principal le rétablissement des comptes de SNCFR plutôt qu'une amélioration des performances du réseau. Pour Fnaut parvenir, il est prévu un développement des trafics voyageurs d'un grand optimisme (+ 25%) combiné à … une augmentation sensible des péages, alors qu'ils sont déjà les plus élevés d'Europe ! De quoi contribuer à **dissuader de nouveaux opérateurs et à empêcher les Régions de développer le TER**, surtout avec des budgets laminés par l'État…
En outre l'augmentation de 1,5 milliards d'euros/an (pour les porter à 4,5) des fonds consacrés à la régénération et à la modernisation du Réseau n'interviendra qu'en 2028 et proviendra pour un tiers … de la SNCF elle-même, autrement dit payés par les voyageurs et les Régions, à qui on ne demande pas leur avis ! **Aucune indication d'autres sources de financement** n'est avancée, ce qui est particulièrement inquiétant.

Vers un réseau croupion ? (lignes bleues ci-contre)

L'équilibre financier décrit par le contrat ne concerne que le réseau structurant existant, réparti en quatre catégories (carte ci contre) : « mass transit » (en mauve, uniquement en Ile-de-France), « haute performance » (bleu), « standard 1 » (rouge) et « standard 2 » (jaune) avec une **priorité d'attribution des crédits aux deux premières** : les deux dernières seront juste maintenues « 2 points en dessous » de l'équilibre permettant de stabiliser le réseau, et elles nécessiteront « des financements complémentaires après 2030 », ce qui ne peut qu'**inquiéter sur leur pérennité**.
En outre les besoins de crédits liés aux nouveaux projets sont exclus, de même que le financement des Lignes de Desserte Fine du Territoire (7639 km, en gris) ainsi que les travaux liés au développement des Services Express Régionaux Métropolitains ! Ainsi les Régions paient des péages élevés à SNCF Réseau qui est sensé les utiliser pour entretenir et régénérer tout le réseau, alors que ce n'est pas le cas : leurs lignes majoritairement secondaires ne sont pas suffisamment entretenues.



Par ailleurs les **objectifs très modestes de déploiement de la Commande Centralisée du Réseau et de l'ERTMS**[1] placeront la France loin derrière les autres réseaux européens et réduiront sérieusement les gains de productivité.
Le jugement porté par la Fnaut précédemment reste donc toujours d'actualité : ce Contrat de Performance traduit une logique budgétaire et non d'investissement. Dans ces conditions, il est permis de douter de l'augmentation de trafic prévue. Le réseau n'aura juste stoppé son vieillissement que pour les 2 segments « mass transit » et « haute performance », **ce qui est très insuffisant**.

Contacts presse : Alain Roux, Vice-Président de la Fnaut - 06 81 01 66 70
Nina Soto, chargée de communication et relations presse Fnaut - 07 67 78 06 24

[1] *European Rail Traffic Management System* : Destiné à remplacer les 27 systèmes de signalisation ferroviaire en service en Europe, l'ERTMS est déployé en France sur toutes les nouvelles lignes en construction et devrait à terme être généralisé à l'ensemble du réseau… https://fr.wikipedia.org/wiki/Syst%C3%A8me_europ%C3%A9en_de_gestion_du_trafic_ferroviaire