

# LE BLOG

Articles (/) | Entretiens | Médias (/medias) | Ouvrages (/ouvrages) | Biographie (/biographie)

(<https://twitter.com/loiklfp>)



(<https://www.facebook.com/leflochprigent>)



(<https://linkedin.com/in/lo%C3%AFk-le-floch-prigent-76132913b>)



Rechercher...

## Mais comment la SNCF se débrouille-t-elle pour que de petits incidents se transforment si souvent en déroute ?

1 septembre 2020 (<https://www.loikleflochprigent.fr/mais-comment-la-sncf-se-debrouille-t-elle-pour-que-de-petits-incidents-se-transforment-si-souvent-en-deroute/>) / Loïk Le Floch-Prigent (<https://www.loikleflochprigent.fr/author/loikleflochprigent/>) / Non classé (<https://www.loikleflochprigent.fr/category/non-classe/>)



Lorsqu'en Aquitaine un incident électrique conduit des centaines de voyageurs en difficulté en mal d'informations et de possibilités alternatives on se frotte les yeux : depuis des années on a le sentiment que la SNCF n'arrive pas à traiter convenablement les difficultés inéluctables d'une entreprise de transports collectifs. Que se passe-t-il donc ? Est-ce que notre niveau d'exigence a augmenté ou est-ce que les réactions effectives ne sont jamais plus à la hauteur des événements ? Certes les réactions des médias sont importantes, le train est devenu un objet de fixation après les grèves endémiques et le désert de mobilité du au confinement, mais cela n'explique pas tout, loin de là, les voyageurs et l'ensemble du public considèrent ne pas être correctement traités : pas d'informations, pas de secours, d'entraide, d'humanité émanant de la Grande Maison.

Pourtant on est loin de la tradition des cheminots fiers de leur train, aptes à se « défoncer » pour minimiser les conséquences des retards, des accidents, et prêts à toute heure à se mobiliser sans compter pour accueillir et minimiser les conséquences d'une difficulté de trafic. Les nouveaux instruments mis à leur disposition, en particulier les téléphones portables, ne laissent aucune possibilité à la méconnaissance d'un problème et de ses conséquences sur le trafic, cette multiplication d'incidents-débâcles mérite donc une analyse plus approfondie.

Une entreprise marche lorsqu'il existe un « esprit de corps » permettant à la plupart du personnel de se mobiliser en cas de coup dur. C'était la grande force de la SNCF accompagnée de son grand défaut, une culture de la grève et du préavis de grève insupportable pour les dirigeants comme pour les clients. Dans un monde sans alternative de mobilité, on finit par accepter de

souffrir, mais avec la présence d'autoroutes et d'avions les incertitudes liées aux parcours par train ont fini par devenir insupportables, les entreprises ont ainsi été conduites à désertir le fret ferroviaire, et les voyageurs sont de plus en plus irrités par les mouvements d'arrêt de travail qui perturbent leurs mobilités. La SNCF a perdu beaucoup de sa force de cohésion devant des événements non prévus tandis que les voyageurs ont été de moins en moins patients ou résignés. Les résultats des dernières grèves ont déçu les cheminots, le Gouvernement y a vu une victoire, mais il est souvent maladroit d'humilier un corps social qui ne pense alors plus qu'à la revanche.

On mesure ainsi la dérive d'une entreprise avec une tradition de service public ancré, un dévouement sans faille, surtout dans les moments de difficultés en une entreprise très largement démotivée attendant avec lassitude les dernières mesures émanant des fonctionnaires, considérées comme de la « casse » d'un outil auquel ils ont consacré leur vie, et leurs parents et grand parents souvent avant eux. La première explication est donc bien celle d'un désillusion des cheminots à l'égard de ceux qui veulent à tout prix réformer leur outil de travail sans prendre en compte ses traditions et son histoire, plus encore son fonctionnement réel.

Mais on ne peut pas arrêter là le diagnostic, il faut aussi parler de l'organisation car la volonté de créer deux sociétés distinctes, celle du réseau et celle du voyage a conduit à des dysfonctionnements majeurs à la base de l'activité ferroviaire. Tout est lié dans le train, le rail, la signalisation, la machine, la gare... c'est un métier avec des spécialités et des relations étroites entre les personnes qui poursuivent un but commun : « faire préférer le train ». Il faut que tout ce personnel travaille ensemble et échange de façon permanente à la fois pour prévenir les difficultés et les traiter au mieux. En instituant des réformes technocratiques et idéologiques on a institué plusieurs chaînes de commandement, des hiérarchies à la fois redondantes et antagonistes et ainsi on a dilué les responsabilités, l'objectif étant de se disculper et non d'éviter les incidents. Le train est un monopole structurel, on ne va pas multiplier les emprises au sol pour les voies. En voulant générer une concurrence en séparant le réseau du train, on n'a réalisé qu'un habillage, une satisfaction idéologique, et cette volonté a conduit à la distanciation entre les deux parties du personnel le statique et le roulant qui

sont, en fait, les deux aspects indissociables du même corps de compétences. La conséquence c'est lorsque les incidents arrivent la communication se fait mal et porte essentiellement sur les questions de responsabilités et non sur les méthodes pour s'en sortir et surtout sur les actions à entreprendre pour soutenir les voyageurs. Il y a une grande solidarité historique des cheminots, mais l'organisation l'a faite voler en éclats et dix ans après on en récolte les conséquences... alors que les instruments de communication sont exceptionnels- ce sont d'ailleurs souvent les voyageurs qui sont les premiers informés, un comble- !

Enfin, devant les problèmes posés par le train et son caractère nationalisé, on a voulu faire porter au politique la responsabilité des mesures quotidiennes. Un incident et le Ministre parle et fait les annonces à la fois des causes des incidents et des mesures prises pour en amoindrir les conséquences. Mais alors pourquoi nommer un patron de l'entreprise ? Cela induit deux conséquences, la première c'est l'impossibilité d'avoir un débat technique, les ingénieurs et techniciens considérant que l'on est tout de suite hors de leur champ de compétences surtout quand ils entendent les âneries proférées par les responsables politiques. Or les incidents, en particulier électriques, ont des causes diverses qu'une analyse pourrait préciser, mais qui dit politique dit justice, procès... et le monde scientifique et technique sait qu'il faut s'en éloigner. Il faudra alors attendre un « vieil » ingénieur qui n'a plus de carrière à faire pour savoir, un jour, ce qui s'est réellement passé. Le politique va dénoncer la vétusté, l'impéritie de ses prédécesseurs, l'ingénieur parlera de maintenance et d'impasses budgétaires conduisant, non pas à dénoncer les années éloignées d'installation du réseau, mais l'absence de contrôles et de réparations due à la fois à la démotivation du personnel et à l'incompétence de certains sous chefs ou petits chefs désirant avant tout poursuivre une carrière au siège. Pour arriver à régler dans le futur ces problèmes d'entreprise il faut un véritable chef d'entreprise nommé par le pouvoir politique qui a une autonomie de gestion et qui porte la responsabilité pleine et entière du fonctionnement de sa maison ainsi que des collaborateurs qu'il a choisis.

Dans une entreprise démotivée et désorganisée, on ne peut donc s'étonner des incidents, inéluctables, qui se transforment en drames médiatiques. Le fait de dire, un jour, que l'on va supprimer les petites lignes, puis un an après que l'on va les revaloriser, le fait de vouloir supprimer le fret ferroviaire l'année dernière, puis d'en faire l'éloge six mois après sont l'illustration de l'incohérence manifeste du politique et du médiatique à l'égard du train. C'est aussi un des aspects de la démotivation du personnel qui sait désormais ne pas avoir à se nourrir de bonnes paroles mais qui veut des actes clairs. Les cheminots veulent savoir une chose, où va le train ? On a beau leur dire que la politique est claire, ils la trouvent de plus en plus opaque, aussi bien à l'égard du rail que d'eux-mêmes. Il est facile de manifester une irritation à l'égard de la culture de la grève qui n'aide pas, c'est vrai, la recherche de solutions, mais les cheminots ont envie de sauver « leur train » : ils sont humiliés collectivement lorsque des événements comme celui d'Aquitaine ont lieu et ils ont d'abord envie de trouver des solutions. Des objectifs clairs, un patron, des mesures prises après analyse, concertation et

explications et un retour à des procédures acceptées et suivies lors des incidents en particulier électriques, permettraient de retrouver une confiance du personnel, des voyageurs et des autres utilisateurs du rail qui est une conquête des hommes inégalable.

(/#facebook) (/#twitter) (/#email) (/#linkedin)  
 (https://www.addtoany.com/share#url=https%3A%2F%2Fwww.loikleflochprigent.fr%2Fmais-comment-la-sncf-se-debrouille-t-elle-pour-que-de-petits-incidents-se-transforment-si-souvent-en-deroute%2F&title=Mais%20comment%20la%20SNCF%20se%20d%C3%A9brouille-t-elle%20pour%20que%20de%20petits%20incidents%20se%20transforment%20si%20souvent%20en%20d%C3%A9route%20%3F)

Les panneaux solaires et l'énergie électrique évoluent-ils suffisamment face au réchauffement climatique ?  
 (https://www.loikleflochprigent.fr/les-panneaux-solaires-et-lenergie-electrique-evoluent-ils-suffisamment-face-au-rechauffement-climatique/)

## 4 commentaires sur “Mais comment la SNCF se débrouille-t-elle pour que de petits incidents se transforment si souvent en dérouté ?”



**dfrgt** dit :

1 septembre 2020 à 13 h 21 min (https://www.loikleflochprigent.fr/mais-comment-la-sncf-se-debrouille-t-elle-pour-que-de-petits-incidents-se-transforment-si-souvent-en-deroute/#comment-93)

Merci

je suis cheminot retraité tractionnaire qui se reconnait parfaitement .

Répondre (https://www.loikleflochprigent.fr/mais-comment-la-sncf-se-debrouille-t-elle-pour-que-de-petits-incidents-se-transforment-si-souvent-en-deroute/?replytocom=93#respond)



**Jacquotot** dit :

1 septembre 2020 à 14 h 55 min (https://www.loikleflochprigent.fr/mais-comment-la-sncf-se-debrouille-t-elle-pour-que-de-petits-incidents-se-transforment-si-souvent-en-deroute/#comment-94)

La casse du service public me semble très bien dépeinte et des gens qui étaient fiers de leur métier sont aujourd'hui déstabilisés et ne voire plus l'intérêt de faire des efforts qui au mieux ne seront pas reconnus au pire serviront des politiques MaiS en aucun cas l'image de leur entreprise donc la leur.

Après la SNCF, nos politiques s'attaquent à EDF: tout le mécanisme que vous dépeignez est en marche en particulier la scission en deux branches ( voire plus) avec une production nucléaire et une production ENR et en attendant la casse de l'entreprise intégrée avec la séparation de RTE . Est ce que des black out ont plus ou moins d'importance que des pannes de train? Seul l'avenir le dira

Répondre (https://www.loikleflochprigent.fr/mais-comment-la-sncf-se-debrouille-t-elle-pour-que-de-petits-incidents-se-transforment-si-souvent-en-deroute/?replytocom=94#respond)



**Christian** dit :

1 septembre 2020 à 17 h 59 min (https://www.loikleflochprigent.fr/mais-comment-la-sncf-se-debrouille-t-elle-pour-que-de-petits-incidents-se-transforment-si-souvent-en-deroute/#comment-95)

Merci! MR le président!

Car c'est ce dont il s'agit! Vous avez été MON président. Certes, peu de temps mais j'en garde un souvenir! Une volonté! Une ambition! Une VISION!

Hélas, un seul autre aura eu ce regard...

Mais désormais nous avons été fourvoyés!!!

N'ayons pas peur de ce terme! Fourvoyés!

On nous demande d'être des cheminots (comme avant, dévoués... sans compensation!!!) pendant que certains se gavent sur NOTRE dos et nous donnent en pâtures à une population avide de merdias en tout genre! De voyeurisme ecervellé!

Je fête aujourd'hui mes 29ans de grande maison.. qui est désormais dans un état de ruine hallucinant! Une débâcle telle une guerre perdue!

Je suis anéanti de voir mon entreprise dans le chaos... la faute aux technocrates, aux choix des différentes politiques en tout genre, et au final au libéralisme fanatique...!

Désormais je l'avoue, je suis dépité, vidé!

Plus question de me battre.. pour qui, pour quoi!

On m'a promi tout au long de ma carrière, des évolutions des choses qui désormais sont été supprimées et où le seront bientôt!

Oui Je l'avoue! Je ne me bats plus! Ça ne vaut plus le coup! La SNCF CELLE DANS LAQUELLE JE SUIS RENTRÉ en tant qu'apprentis a vécue!!

Les foussoyeurs de ces dernières années l'ont enterrée belle et bien!

On parle désormais de coûts sans arrêt, de régularité sans prendre en compte la sécurité qui soyez en sûr passe au second plan!!

JAMAIS CELA N'AURAIT DÛ ARRIVER!

Mais on y arrive... Breigny n'est qu'un début, le haut de l'iceberg... la chance... tournera sans aucun doute et il y en aura d'autres c'est CERTAIN!!! Il n'y a qu'à voir l'état des voies, l'Évenementiel sécurité... l'attitude des penseurs, ces donneurs de leçons... qui osent prétendre être des chefs... AU SECOURS!! La bergerie s'effondre car elle est en feu, et on cherche à savoir encore comme tondre les moutons dedans car voilà l'illustration de l'état du système!!

On doit attendre que cela s'arrête ... cela s'arrêtera un jour... soit transférer dans une entreprise d'un autre ordre soit tout simplement supprimé des « cadres » comme l'on dit...

Aléas jecta est... perso... c'est cuit le mouton que je suis est tondu, cuit et résigné!

Répondre (<https://www.loikleflochprigent.fr/mais-comment-la-sncf-se-debrouille-t-elle-pour-que-de-petits-incidents-se-transforment-si-souvent-en-deroute/?replytocom=95#respond>)



**Toto dit :**

1 septembre 2020 à 19 h 08 min (<https://www.loikleflochprigent.fr/mais-comment-la-sncf-se-debrouille-t-elle-pour-que-de-petits-incidents-se-transforment-si-souvent-en-deroute/#comment-96>)

Cheminot depuis 27 ans, rentré dans la grande maison avec un diplôme d'ingénieur, je me reconnais aussi complètement dans cet article. Les compétences sont systématiquement refoulées, mises de côté car gênantes pour les politiciens et chasseurs de coûts qui nous dirigent. Tant d'efforts et d'abnégations, des semaines de 80h (sans heure supplémentaire pour les cadres), avec des sollicitations permanentes (jour, nuit, WE) pour gérer les incidents sur un réseau délabré, au titre du dévouement de tous les instants que l'on se doit entre collègues et de la sécurité que l'on doit à nos voyageurs... c'est cela la solidarité, l'esprit cheminot.

Aujourd'hui, tous les postes de dirigeants sont trustés par des politiques et gestionnaires choisis pour leur absence d'état d'âme, leur capacité à appliquer de mauvaises décisions sans s'insurger puisqu'incompétent par nature. De passage pendant 2 ou 3 ans sur leur poste, ils n'assumeront pas les conséquences de ces politiques. Pire, l'avancement va à celui qui cache la réalité, les contraintes et difficultés (Tout va bien chef) et on crée un système qui se voile la face, qui censure la réalité.

La sous traitance forcée (« coûte que coûte » disait le dernier président de RFF), principe désormais repris dans la loi, a généré une perte quasi systématique des compétences pour les cheminots de la maintenance et des travaux de l'infrastructure. Pire, ne sachant plus faire, ils ne peuvent même plus « Faire faire » et contrôler les sous traitants qui s'en donnent à cœur joie.

Ajoutons à ce cocktail la diminution par principe des effectifs de cheminots (poids social insupportable pour l'état, bien que beaucoup moins chers que les sous-traitants que nous payons plus de 1000€ par jour pour un simple opérateur de maintenance ...), les retraités partent dégoûtés, sans pouvoir transmettre leur savoir.

Ce constat est sévère : c'est pourtant l'exacte réalité. Il est fait par un cadre supérieur qui n'a jamais été syndiqué, et qui s'est dévoué corps et âme à son entreprise.

Répondre (<https://www.loikleflochprigent.fr/mais-comment-la-sncf-se-debrouille-t-elle-pour-que-de-petits-incidents-se-transforment-si-souvent-en-deroute/?replytocom=96#respond>)

## Laisser un commentaire

Votre adresse de messagerie ne sera pas publiée. Les champs obligatoires sont indiqués avec \*

Commentaire

Nom \*

Adresse de messagerie \*

Site web

Laisser un commentaire

Copyright Loik Le Floch-Prigent 2020

[Accueil \(/\)](#) [Biographie \(https://www.loikleflochprigent.fr/biographie/\)](https://www.loikleflochprigent.fr/biographie/) [Ouvrages \(https://www.loikleflochprigent.fr/ouvrages/\)](https://www.loikleflochprigent.fr/ouvrages/)