

Saint-Denis, le 27 janvier 2026

Jean CASTEX

**PDG SNCF Groupe
2, Place aux Etoiles
93200 SAINT-DENIS**

LETTRE OUVERTE

relativement aux suicides en particulier et la souffrance au travail en général

Monsieur le Président,

Ces derniers mois ont été marqués par une série de suicides ou tentatives de suicides :

A l'activité Fret, c'est un Cadre Supérieur chargé précisément de gérer le démantèlement de l'entité, qui se suicide en mars 2025.

A SNCF-Voyageurs c'est une tentative de suicide après un Entretien Individuel Annuel en janvier 2025 dans une activité TER. C'est un agent du service commercial train de l'ECT de Dijon qui met fin à ses jours en mai 2025, puis un intérimaire dans un atelier du matériel en région lyonnaise en mai 2025, puis un agent du TER en Pays-de-Loire en août 2025, et il y a quelques jours un conducteur (avec des missions de Gestionnaire de Moyens- « GM ») de la résidence d'Angoulême.

A SNCF-Réseau, c'est un ingénieur des Directions Techniques en mars 2025 en Ile-de-France, puis un agent du service de maintenance des voies de l'Infrapole Centre en décembre 2025, puis un Responsable chef de projet Innovation sur la région lyonnaise le 8 janvier 2026, puis un agent de la maintenance des voies de l'Infrapole Alpes le 19 janvier, et à peine 2 jours plus tard un autre agent de la maintenance des voies de l'Infrapole Pays-de-Loire.

Encore ne s'agit-il ici que de ceux dont les militant-es SUD-Rail sont averti-es. Car si SNCF-Réseau semble respecter la décision d'avertir les OS systématiquement, nous doutons beaucoup que ce soit le cas pour SNCF-Voyageurs, et encore moins pour SNCF-Gares&Connexions ou pour le GIE Optim'Services (dont nous n'avons aucune information d'aucun cas, or il est malheureusement très peu probable qu'il n'y ait rien eu).

Mise en perspective

Face à cette question dramatique des suicides, il importe de revenir un peu en arrière.

Depuis 2005 / 2006, où de manière concomitante à France Télécom / Orange, les suicides ont commencé à se développer lentement à la SNCF, SUD-Rail a interpellé la Direction et les Ministères (du Transport comme du Travail) pour que l'on considère ce phénomène comme l'expression tragiquement spectaculaire de ce que l'on nomme la souffrance au travail et qui résulte des atteintes graves du *management* moderne au travail.

En 2006-2009 l'extrême brutalité du plan de réduction des effectifs à FT / Orange, et la morgue sans limite de ses dirigeants (Thierry Breton puis Didier Lombard) a engendré une montée soudaine de la vague des suicides, tandis qu'à la SNCF, le niveau montait avec régularité. Le PDG de l'époque Guillaume Pépy, qui avait bien compris ce qui se passait, a alors soigneusement appliqué une stratégie plus surnoise, en mettant en place un énorme étouffoir avec :

- ✓ Une ingénierie RH technocratique à base de sigles : « RPS » pour risques psychosociaux, « QVT » pour qualité de vie au travail, des sondages d'officines-mercenaires avec « benchmark », etc.
- ✓ Un « Observatoire de la QVT » pour neutraliser des actions syndicales qui auraient pu être plus revendicatives (SUD-Rail a refusé d'y participer car nous avons vu le piège dès sa création),
- ✓ Une *omerta* stricte : la SNCF a arrêté en 2011 d'informer les OS sur les suicides dont elle avait connaissance ; des éléments de langage ont été diffusés dans les lignes hiérarchiques pour récuser d'emblée tout lien possible avec les organisations du travail ; une politique de refus de reconnaissance des suicides en accident du travail menée avec l'aide de la Caisse de Prévoyance et de Retraite (CPR).

Les médias « *mainstream* » (pour qui la SNCF est un grand pourvoyeur de financements *via* les annonces publicitaires) ont marché dans la combine. Et l'Etat, qui depuis 1995 a pour objectif de casser le corps social cheminot, n'a surtout pas mis à disposition les forces de l'Inspection du Travail pour des enquêtes identifiant des mécanismes et des responsabilités (comme ce fut le cas pour FT / Orange). Et ainsi la SNCF a pu rester à l'écart du tourbillon médiatique et judiciaire qui aura fini par emporter FT / Orange et son équipe dirigeante.

Pourtant en 2017, les OS recensaient, par leurs réseaux, 57 suicides, tout à fait comparable à la catastrophe de FT / Orange. A l'occasion de l'ouverture du procès FT / Orange en première instance, au printemps 2019, SUD-Rail avait réussi à remettre le sujet sur le devant de la scène, et à faire que les SNCF s'engagent au moins à sortir de l'*omerta* en acceptant de partager les données. Une commission *ad hoc* avec les OS avait été prévue dont l'animation avait été confiée à Marie Savinas, qui devait permettre d'engager des enquêtes pour analyser mieux les suicides et leur lien possible avec les organisations du travail et le *management*.

Mais le conflit des retraites à points (automne 2019), puis la séquence COVID (2020-2021), ont fait reperdre de vue cette question centrale de la souffrance au travail.

Ainsi, depuis la sortie de la séquence COVID, l'objectif de démantèlement du système ferroviaire sur tous les plans (technique, industriel, commercial, juridique, social) soumet la SNCF à une accélération des restructurations dans le cadre de « l'ouverture à la concurrence » à marche forcée. Celle-ci explose l'unité de stratégie et d'action essentielle à une activité de réseau. Quant au travail et aux personnes au travail, tout ceci explose le sens du travail (soutenu jusque-là par la notion de service public), explose la sécurité au travail (avec des externalisations croissantes multipliant les interfaces), les conditions de travail (pression de la productivité sur l'emploi, les horaires, le niveau des formations, etc.), explose les solidarités et exacerbe les logiques individuelles, renvoyant chacun à sa solitude dans une concurrence de tou-tes contre tou-tes.

Les situations de travail ne peuvent plus être gérées collectivement et chacun-e vit sa souffrance en solitaire... ce qui ne peut que décupler les maladies (physiques, psychosomatiques, psychiques) et les décompensations (parmi lesquelles les suicides).

Le secteur du ferroviaire n'est bien sûr pas le seul. On se suicide aussi beaucoup chez les agricultrices, dans les hôpitaux publics, à l'Education nationale, dans la Justice, dans la Police/Gendarmerie, etc.

Les SNCF au pied de la vague !

Sauf pour ceux qui restent dans le déni complet du réel, nous savons bien que rien n'a été réglé avec l'ingénierie RH des RPS et QVT (ou QVCT), qui a juste permis le développement de Consultants RH-mercenaires pour qui la souffrance au travail est un marché sur lequel ils vendent des prestations-concepts normalisées d'accompagnement ou de prévention, qui évitent soigneusement de remettre en cause l'origine de cette souffrance au travail : le *management* gestionnaire du capitalisme néo-libéral.

Ainsi à Orange, les suicides reprennent leur progression, car le *management* destructeur, qui avait un peu levé le pied durant la phase judiciaire, a repris de plus belle.

Quant à la SNCF, les plans « d'accompagnement » peuvent bien se succéder, la seule chose qu'ils accompagnent, c'est la progression des suicides et de toutes les autres manifestations de la souffrance au travail. Car la priorité c'est le démantèlement !

Les discours de justification économiques (sauver l'entreprise par la compétitivité), techniques (la Concurrence et les entreprises privées seraient plus efficaces), et même sociaux (la prétendue meilleure adaptation des conditions de travail dans des entités dédiées à un périmètre réduit) sont tous pris à contre-pied :

- Au moment où Fret SNCF devient « rentable » financièrement (en étant passé de 15.000 à 5.000 agents en 15 ans) et alors qu'on ne cesse de parler de transition écologique notamment dans les transports, eh bien on démantèle l'entreprise, et on affaiblit encore le transport de marchandises par fer, toutes entreprises confondues.
- Au moment où les premiers lots de TER sont attribués, les usagers s'aperçoivent qu'il devient compliqué d'organiser un trajet de bout en bout car il mobilise plusieurs opérateurs ferroviaires avec chacun sa tarification, son périmètre restreint de responsabilité sans souci des correspondances ; le coût pour la collectivité est supérieur car chaque périmètre nécessite l'autonomie de toutes ses fonctions, il n'y a aucune mutualisation possible ; les guichets sont supprimés partout ; et les opérateurs Internet de gestion des offres commerciales sont démultipliés.
- Au moment où l'Etat se gausse de transition écologique, il demande aux seuls cheminot-es de financer (*via* les bénéfices du Groupe SNCF qui partent dans le Fonds de concours) une régénération du réseau qui est la condition *sine qua non* de cette transition.
- Enfin socialement, ce qui était prévisible se réalise, à savoir que dans les nouvelles sociétés dites « dédiées », le *dumping* social est la seule boussole, mis en oeuvre avec une brutalité et une morgue remarquables de la part des dirigeants de SNCF-Voyageurs

La conséquence pour les SNCF, est qu'elles sont engagées dans des plans de restructurations permanentes d'une violence qui n'a rien à envier à la période 2006-2009 à FT / Orange. Et de la même façon, la vague de la souffrance au travail, et des suicides en particulier, est en train de monter fortement, pour toutes les catégories de personnel. Les cas cités en entame de cette lettre ouverte en sont le signe clair.

C'est insupportable !

Nous ne pouvons pas rester – et **vous** ne pouvez pas rester- à regarder la vague monter et engloutir les salariés (jusqu'à vos Cadres Supérieurs), car iels ne trouvent plus d'autres solutions pour supprimer leur souffrance que de supprimer la personne qui souffre : elles-mêmes.

Il n'est rien sorti de concret eu égard à l'analyse des organisations du travail, de la Table Ronde Sécurité qui s'est tenue le 18 décembre 2025. De même la « *démarche renforcée de prévention des RPS* » confiée à Stéphanie Dommanges ne consiste qu'à ânonner la même logique d' « accompagnement » sans jamais aborder les causes. Ainsi par exemple, et alors que le rapport d'enquête psychosociale suite au suicide du Cadre Supérieur à HEXAFRET a posé très explicitement des sujets comme les conflits de valeurs (à l'origine de la souffrance dite « éthique »), le dévoiement de la notion de loyauté en obéissance inconditionnelle, l'abandon à leur solitude des personnes en reclassement, la perte de tout cadre stable permettant de coordonner les activités et réguler les échanges entre elles, etc. Or l'Entreprise ne fait absolument rien pour prendre à bras le cors ces problématiques.

A cet égard, et pour cette raison même, nous vous informons que SUD-Rail ne participera pas à la structure prévue pour la « démarche renforcée de prévention des RPS ». Nous ne souhaitons pas « accompagner » les suicides et toutes les pathologies de la souffrance au travail. Nous souhaitons les voir disparaître car nous serons enfin entrés dans les causes et origines pour les traiter à la racine.

Pour se faire, SUD-Rail exige, pour toutes les SNCF :

1. **Qu'un moratoire des réorganisations incessantes soit décidé immédiatement.** Si l'on arrête de « secouer le cocotier » (pour reprendre la formule détestable de Thierry Breton à France Télécom avant la vague de suicides), il devrait logiquement y avoir moins d'agent-es qui « tombent » de ce « cocotier » ;
2. **Que toutes les SNCF informent systématiquement les OS de tous les suicides dont elles ont connaissance**, sans spéculer sur le point de savoir s'il peut y avoir ou non des liens avec le travail (ce sera du ressort des enquêtes ultérieures)
3. **Que chaque suicide provoque un CSE extraordinaire (et pas seulement une « réunion de partage » informelle)** permettant d'acter et de débattre de manière contradictoire, des informations connues, des démarches engagées et celles à engager, etc.
4. **Que des déclarations d'Accident du Travail soient faites systématiquement dès lors que l'on est dans le champ de présomption de l'art.L.411-1 du Code de la Sécurité Social.** L'employeur peut faire des réserves sur le lien avec le travail, mais il ne peut abuser de sa position en bloquant *a priori* la déclaration en accident du travail
5. **Que chaque suicide génère une enquête psychosociale au sein du collectif de travail de la personne**, pour identifier et comprendre précisément ce qui peut renvoyer aux organisations du travail et à la manière avec laquelle elles sont vécues et agies, et que ces enquêtes soient partagées avec les représentants des salarié-es. La question n'est pas de savoir si le suicide est dû à une cause personnelle ou une cause professionnelle. La question est de savoir ce que le suicide dit éventuellement des organisations du travail et du *management*, même si ce facteur devait être jugé à la fin comme accessoire
6. **Que des « interventions-actions » soient sollicitées auprès des spécialistes de la souffrance au travail, selon des périmètres à déterminer, afin de repenser les organisations du travail et le management associé**, dans l'optique assumée de réappropriation collective du travail par les salarié-es, et par là de reconstruction de la coopération, qui caractérise les organisations du travail saines et émancipatrices
7. **Que dans la négociation qui commence des Protocoles d'Accord Préélectoraux (PAP) pour les élections de novembre 2026, soit impérativement inclus pour tous les périmètres l'instauration d'instances spécifiques qui retrouveraient le maillage (géographique + métier) et les prérogatives des anciens CHSCT**, suffisamment dotés en élu-es (ce qui implique de revoir la détermination du nombre d'élu-es par CSE), car ces IRP étaient les seules à pouvoir entrer dans la matérialité du travail pour en examiner concrètement les incidences sur la santé et la sécurité des personnels.

Dans l'attente de votre part d'un signal fort marquant une rupture avec le déni des 20 dernières années, nous vous adressons Monsieur le Président, nos salutations syndicales.

La Fédération SUD-Rail