

Saint-Denis, le 2 février 2026

Philippe TABAROT

**Ministre des Transports
246, Bd. Saint-Germain
75007 PARIS**

LETTRE OUVERTE

relativement aux suicides et la souffrance au travail dans les SNCF

Monsieur le Ministre,

La Fédération SUD-Rail estime devoir vous interpeller solennellement sur la question des suicides (et plus globalement de la souffrance au travail) dans les SNCF, car les derniers mois ont été marqués par une série de suicides ou tentatives de suicides :

A l'activité Fret, c'est un Cadre Supérieur chargé de gérer la « discontinuité » (en d'autres termes le démantèlement de l'ex-opérateur public), qui se suicide en mars 2025 ; et il y a quelques jours un conducteur d'HEXAFLRET (avec des missions de Gestionnaire de Moyens) de la résidence d'Angoulême a mis fin à ses jours également.

A SNCF-Voyageurs c'est une tentative de suicide après un Entretien Individuel Annuel en janvier 2025 dans une activité TER. Puis un agent du service commercial train de Dijon se suicide en mai 2025, puis un intérimaire dans un atelier du matériel en région lyonnaise en mai 2025, puis un agent du TER Pays-de-Loire en août 2025.

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'Inrapole Pays-de-Loire en septembre 2025, puis un autre de l'Inrapole Centre en décembre 2025, puis un Responsable chef de projet Innovation sur la région lyonnaise en décembre 2025, puis un agent de la maintenance des voies de l'Inrapole Alpes en janvier 2026, un autre agent de la maintenance des voies de l'Inrapole Pays-de-Loire 2 jours plus tard , et encore un autre à nouveau à l'Inrapole Alpes !!!

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 SNCF-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). Nous ne parlons donc pas de cas isolés, mais d'un phénomène systémique.

Mise en perspective

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

Depuis 2005 / 2006, concomitamment à la crise vécue à France Télécom / Orange, les suicides ont commencé à se développer lentement à la SNCF, SUD-Rail a interpelé la Direction et les Ministères (votre homologue de l'époque aux Transports, ainsi que celui au 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) ont engendré une montée soudaine de la vague des suicides, tandis qu'à la SNCF, le niveau montait avec régularité. Le PDG de la SNCF de l'époque, Guillaume Pépy,

qui avait bien compris ce qui se passait, a alors soigneusement appliqué une stratégie plus sournoise, 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 avions 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.

Quant à l'Etat, qui depuis 1995 a pour objectif de casser le corps social cheminot, il 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).

Ainsi la SNCF a-t-elle 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, chiffre 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 reprendre 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 la 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 exacerbé 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 agriculteurices, dans les hôpitaux publics, à l'Education nationale, aux Finances Publiques, dans la Justice, dans la Police/Gendarmerie, etc., Ceci souligne quand même que, lorsque la dimension de service public, qui est un des soubassements de l'engagement au travail des salarié-es dans ces entreprises ou administrations, et qu'au contraire n'apparaît que le critère de la création de valeur pour le capital privé, cela finit par avoir une incidence certaine sur les organisations du travail et leur caractère délétère pour les personnes au travail.

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, on démantèle l'entreprise, et on affaiblit 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 les Régions est supérieur car chaque périmètre nécessite l'autonomie de toutes ses fonctions, il n'y a aucune mutualisation possible et la gestion des processus d'appel d'offres est très coûteux en lui-même ; les guichets sont supprimés partout ; et les gestionnaires 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 œuvre 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 !

En tant qu'Organisation Syndicale, nous ne pouvons pas rester à regarder la vague monter et engloutir les salariés (des agent-es d'Exécution jusqu'aux Cadres Supérieurs), car iels ne trouvent plus d'autres solutions pour supprimer leur souffrance que de supprimer la personne qui souffre. Mais vous non plus, en tant que Ministre, mandaté par la population pour administrer son cadre de vie et la protéger des risques et dangers (exogènes comme endogènes), vous ne devez pas tolérer qu'une organisation de la production, associée à une organisation du travail, et soutenue par un *management* violent et destructeur, finisse par tuer des hommes et de femmes.

En tant que Ministre des Transports, vous êtes responsable de la politique générale des transports et du transport ferroviaire en particulier. Or, s'agissant du rôle central des organisations du travail dans la santé mentale des salarié-es, il est désormais clair que le démantèlement du système ferroviaire (qui passe depuis 1997 par le démantèlement de l'entreprise intégrée SNCF), a atteint un niveau qui nuit gravement à l'exercice quotidien des missions de chaque salarié-e, par la multiplication délirante des interfaces. Plus personne ne sait « où il habite » (pour parler trivialement) dans l'organisation, de telle sorte qu'au désengagement s'ajoute l'angoisse sourde d'une nouvelle catastrophe, type Brétigny en 2013 ou type Eckwersheim en 2015.

Parallèlement, les « surcoûts de transaction » (c-à-d les frais inhérents à la gestion technico-contractuelle des interfaces entre entités juridiques différentes) sont faramineux dans le cas de systèmes opérationnellement interdépendants qui ne sont plus intégrés. Ce surcoût financier directement lié à la désintégration, est masqué par le discours sur le seul « coût » de personnel et la pression pour générer de la productivité par la réduction des effectifs. Ceci nourrit une perspective littéralement déprimante qui aggrave les problématiques de santé mentale.

Quant à l'ouverture à la concurrence, singulièrement celle des activités TER et TET mise en appels d'offres, elle conduit au transfert/éparpillement des agent-es qui étaient auparavant collègues et qui deviennent concurrents, détruisant toutes les solidarités qui pouvaient encore servir d'antidotes à la souffrance au travail, en permettant une prise en charge collective des difficultés rencontrées. Sans compter que le *dumping social* exercé autant dans les entités du Groupe SNCF (filiales Fret comme « filiales dédiées » TER) que chez les concurrents (Transdev, RATP Dev, ...), dégradent le quotidien de dizaines de milliers d'agent-es, et nourrit ici encore des perspectives littéralement déprimantes.

Pour faire cesser l'hécatombe des suicides et autres pathologies liées à la souffrance au travail :

SUD-Rail revendique, eu égard à votre champ de responsabilité :

- 1. De décréter un moratoire (au minimum) sur les mises en concurrence.** Tous les pays qui nous ont précédé dans l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire sont en train de revenir à un système plus intégré et plus public. Ceci devrait tout de même interroger !
- 2. Enjoindre aux SNCF, en votre qualité de Ministre de tutelle, de cesser la logique fractale de démantèlement de l'entreprise** (abandon d'activités aux prestataires extérieurs, filialisations, cessions de filiales à des opérateurs privées et concurrents, etc.)
- 3. Enjoindre aux SNCF, en votre qualité de Ministre de tutelle, de décider d'un moratoire sur les réorganisations permanentes.** Si l'on arrête de « secouer le cocotier » (selon 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 »

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

La Fédération SUD-Rail