

Saint-Denis, le 6 février 2026

Jean-Pierre FARANDOU

Ministre du Travail et des Solidarités
14, Av. Duquesne
75007 PARIS

LETTRE OUVERTE

relativement aux suicides et la souffrance au travail dans les SNCF

Monsieur le Ministre,

La Fédération SUD-Rail vous interpelle 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 ; en janvier 2026, un conducteur d'HEXAFRET (en procédure de reclassement) 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'Infrapole Pays-de-Loire en septembre 2025, puis un autre de l'Infrapole Centre en décembre 2025, puis un Responsable chef de projet Innovation sur la région lyonnaise en janvier 2026, puis un agent de la maintenance des voies de l'Infrapole Alpes en janvier 2026, un autre agent de la maintenance des voies de l'Infrapole Pays-de-Loire 2 jours plus tard, et encore un autre à nouveau à l'Infrapole Alpes la semaine dernière !!!

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 avait interpellé la Direction et les Ministères (votre homologue de l'époque au Travail, ainsi que celui aux Transports) 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 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.

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 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), explose 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-tous contre tou-tous.

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, aux Finances Publiques, dans la Justice, dans la Police/Gendarmerie ; et aussi dans les grandes entreprises privées.

Ceci souligne quand même que, lorsque la dimension de service public est atteinte, qui est un des soubassements de l'engagement au travail des salarié-es dans les entreprises publiques ou les 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 néolibéral.

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 coûteuse en lui-même ; les guichets sont supprimés partout ; et les gestionnaires des offres commerciales dématérialisées se multiplient sans cohérence d'ensemble.
- 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 nécessairement insuffisante, alors que c'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 salarié-es (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, induisant une certaine organisation du travail, et soutenue par un *management* violent et destructeur, finisse par tuer des hommes et de femmes.

En tant que Ministre du Travail, vous êtes responsable des grands équilibres de la relation salariée, dans laquelle, en contrepartie de l'état de subordination de la personne salariée à son **employeur**, celui-ci **a une obligation de garantir la santé et la sécurité de ses salarié-es**. Or, s'agissant du rôle central des organisations du travail dans la santé mentale des salarié-es, il est désormais clair et documenté que le démantèlement du système ferroviaire (qui passe depuis 1997 par le démantèlement de l'entreprise intégrée SNCF), et le *management* violent (individualisation, isolement, déni du réel – qui amène le mensonge généralisé -, restructurations compulsives permanentes, et casse de toutes les instances représentatives du personnel où le travail vivant pouvait être débattu), détruisent la possibilité que le travail soit un facteur d'étayage de la personnalité et un apprentissage des pratiques collective au soubassement de la démocratie.

De toutes nos équipes militantes, dans tous les métiers et à tous les niveaux de l'entreprise, nous remontent des expressions de personnes épuisées, découragées, déprimées, qui se sentent trahies, et à qui on ne laisse comme perspective que l'agressivité disciplinaire, l'inaptitude (ou la réforme pour les statutaires), ... ou la mort. Nous y sommes !

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. **Qu'au nom de l'obligation de l'employeur de garantir la santé (notamment mentale) et la sécurité des salarié-es, vous rappeliez aux dirigeants des SNCF qu'ils engagent leur responsabilité à ne pas décider au minimum d'un moratoire des réorganisations incessantes.** 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 toujours au nom de l'obligation de l'employeur de garantir la santé (notamment mentale) et la sécurité des salarié-es, vous enjoigniez aux dirigeants des SNCF d'être transparents sur les suicides, et 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).** Si les employeurs SNCF ne mettent pas dans le débat interne, et si le Ministre du Travail ne met pas dans le débat public, cette question des suicides et de la souffrance au travail, on empêche une appropriation collective et démocratique de la tendance mortifère des organisations du travail.
3. **Qu'en tant que gardien de la lettre et de l'esprit des lois et règlements encadrant la confrontation sociale au sein des entreprises, vous enjoigniez aux dirigeants des SNCF de provoquer un CSE extraordinaire (et pas seulement des « réunions de partage » informelles) à la suite de chaque suicide, permettant d'acter et de débattre de manière contradictoire, des informations connues, des**

démarches engagées et celles à engager, etc. Si vous permettez aux employeurs d'exclure ce sujet des suicides du champ du débat dans les IRP, vous empêchez de se former une parole collective sur le travail, sur les organisations du travail ou sur les conditions de travail

4. **Qu'en tant que garant de la bonne application du régime spécifique des Accidents du Travail et Maladies Professionnelles, vous enjoignez aux employeurs 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. **Qu'en tant que garant des principes de prévention qui s'appliquent aux employeurs en matière de santé et sécurité au travail (SST) , vous préconisez que les employeurs fassent procéder pour chaque suicide à 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. **Qu'en tant que Tutelle de ce corps particulier de l'Inspection du Travail, qui par certains côtés relève de la « police » de la relation salariée, vous entamiez un plan de recrutement afin qu'au minimum le cadre d'organisation de ces services soit entièrement couvert avec des postes pérennes.** Car s'il existe aujourd'hui une catégorie de délinquance très largement tolérée et encore plus impunie (quand elle n'est pas carrément valorisée socialement), c'est bien la délinquance patronale. Or le sentiment d'injustice très fort des victimes de cette délinquance, couplée avec l'étouffement de toute voix collective sur les organisations du travail mortifères, est un des terrains sur lesquels prospèrent les pensées, discours et actes de l'extrême-droite, qui récupèrent ce ressentiment pour le diriger contre quelques bouc-émissaires qui se trouvent toujours tout en bas de l'échelle sociale.
7. **Que toujours en tant que responsable de l'Inspection du Travail, vous fassiez ce qu'un de vos prédécesseurs avait fini par faire dans la séquence FT/Orange, à savoir dégager à temps plein une Inspecteurice du Travail pour coordonner le travail de tou-tes ses collègues dans les DREETS ou DRIEETS qui ont dans leur périmètre des services des SNCF dans lesquels des suicides se produisent.** Tou-tes les protagonistes ou simples observateurices du dossier FT/Orange, ont souligné le fait que l'affectation à temps plein de l'Inspectrice du Travail Sylvie Catala, avait été déterminante de tout le travail de compilation, coordination, caractérisation des événements et du système qu'ils formaient. En choisissant de laisser les suicides (et toutes les affections liées à la souffrance au travail) hors de toute investigation et de toute instruction administrative voire ultérieurement judiciaire, en choisissant de ne pas renforcer les moyens en personnel et en capacités d'action de ce corps singulier de « police » du travail, vous prendriez le parti des délinquants, de ceux qui troublent l'ordre social le plus élémentaire), de ceux qui insultent le sentiment profond de la justice sociale, jusqu'à provoquer des morts.
8. **Qu'en tant que responsable et garant du droit constitutionnel de « *Tout travailleur [de] participer, par l'intermédiaire de ses délégués, à la détermination collective des conditions de travail ainsi qu'à la gestion des entreprises* » (Point 8 du préambule de la Constitution de 1946), vous vous engagiez résolument dans la re-crédation, au sein des IRP, d'instances de proximités dédiées à la mise en débat des organisations et conditions de travail, comme l'étaient les CHSCT.** Pour rendre *effectif* le droit constitutionnel précité, il apparaît en effet primordial de respecter un maillage suffisamment fin sur les plans à la fois géographique et de métier pour que les interlocuteurices connaissent tou-tes les sujets traités. Et il est tout autant primordial que l'instance dispose de prérogatives réelles pour intervenir sur les situations de travail. Car la simple information (ou la « concertation » consistant à faire parler les

Organisations Syndicales pour ne pas les écouter), revient dans les faits à permettre à l'employeur de passer outre toutes les voies qui s'expriment depuis le travail. Or avec les élections professionnelles de novembre 2026, dans les SNCF, va s'ouvrir un 3^e « cycle » de ces IRP mises en place à partir de 2018.

La situation extrêmement délétère des organisations du travail dans de très nombreux secteurs (on se suicide dans beaucoup de secteurs), est aussi le fruit de la casse des anciennes IRP, et tout particulièrement des CHSCT. Il apparaît donc indispensable à SUD-Rail que dans les négociations des Protocoles d'Accord Préélectoraux (PAP) qui commencent pour les élections de novembre 2026, soient incluses pour tous les périmètres, de telles instances spécifiques de proximité (géographique + métier) avec de réelles prérogatives (sur le modèle des anciens CHSCT), suffisamment dotées en élu-es (ce qui implique de revoir la détermination du nombre d'élus par CSE).

En 2018, les SNCF avaient été le laboratoire de la destruction massive des IRP (80% de mandats de représentant-es du personnel en moins, périmètres de CSE volontairement démesurés, organisation de la perte d'expertise tant des élus que des représentant-es de l'employeur, etc.). On voit aujourd'hui, après deux mandatures, le résultat catastrophique en matière de santé sécurité au travail. Il est absolument nécessaire de procéder aujourd'hui à un revirement, et vous vous honoreriez à accompagner ce mouvement en prêtant le concours de vos services à l'organisation juridique et pratique de ces instances de proximité réelle (géographique + métier + prérogatives effectives) dans les SNCF, qui redeviendront un des outils puissants de prévention de la souffrance au travail et de leur manifestation la plus dramatique des suicides

Dans l'attente de votre part de signaux forts marquant une rupture avec le déni de la souffrance au travail ces 20 dernières années, nous vous adressons Monsieur le Ministre, nos salutations syndicales.

La Fédération SUD-Rail