

AVERTISSEMENT : Cet article, rédigé par Médiapart, parle des suicides chez les cheminots et de souffrance au travail.

Nous invitons les personnes **sensibles**, ayant des **idées noires**, des **antécédents suicidaires** ou d'importantes **difficultés socio professionnelles** à **éviter de le lire**.

En cas de besoin, veuillez contacter le **Pôle de Soutien Psychologique SNCF** 24h/24 et 7j/7 (numéro dispo sur demande par mail equipe.mlcvr@gmail.com ou par DM sur Twitter) ou **en cas d'urgence** le SAMU en composant le 15.

La médecine du travail, la médecine de soins et l'action sociale sont à votre disposition en cas de difficultés, mal être au travail...

Ces suicides à répétition que la SNCF ne veut pas voir

10 JANVIER 2019 PAR [MATHILDE GOANEC](#)

Chercheurs, professionnels de santé, syndicats, cheminotes et cheminots ont tiré maintes fois l'alarme, pour obliger l'entreprise à se regarder en face. La SNCF a encore connu en 2018 une série de suicides qui interrogent sur la profonde mutation que vit le groupe ferroviaire public. Pour nombre d'agents, il s'agit d'un changement à « marche forcée ».

Le 21 mai 2018, Julien Pieraut, cheminot de 26 ans, se jette sous un train. Le 5 octobre, un cadre âgé de 51 ans se lance du sixième étage d'une tour SNCF, à Lyon. À Nîmes, le même mois, une agente tente de mettre fin à ses jours, depuis le troisième étage de son lieu de travail. Le 16 octobre, un cheminot de 35 ans se jette à son tour sous le TGV du matin, le premier à partir de la gare de Marseille-Saint-Charles pour relier Paris. Il y a un an, un cadre s'était déjà suicidé à Marseille, provoquant un émoi énorme dans l'établissement. Et le 21 novembre dernier, un conducteur de Charleville-Mézières meurt en se plaçant devant un train, au tout petit matin.

Le décompte est macabre, mais partiel. Pour établir cette liste de suicides récents à la SNCF, Médiapart a dû additionner des alertes syndicales qui lui sont parvenues, des brèves à la rubrique faits divers dans les journaux régionaux, ou encore des cas évoqués spontanément au cours d'entretiens.

Pour l'année 2017, le syndicat CGT, majoritaire dans l'entreprise, avait estimé à 57 le nombre de suicides d'agents sur les « emprises ferroviaires » (les voies, gares et bureaux de l'entreprise). Un chiffre qui correspond à peu près aux relevés de Sud Rail (3^e force syndicale), qui estime qu'une cinquantaine de suicides de cheminots sont commis chaque année à la SNCF.

Au plus fort de la crise qu'a traversée France Télécom, autre géant public privatisé au début des années 2000 dans un processus proche de celui que vit aujourd'hui la SNCF, une soixantaine de salariés se sont donné la mort entre 2006 et 2009. « *Nous sommes nombreux à nous poser la question, confie un conducteur de train à Charleville-Mézières. Pourquoi on ne parle pas de ça chez nous ?* » De nombreux chercheurs, professionnels de santé, auteurs de rapports, ont pourtant tiré la sonnette d'alarme, à l'extérieur et à l'intérieur de

l'entreprise, comme l'a établi Mediapart durant cette enquête. Sans pour autant provoquer l'électrochoc désiré.

La SNCF refuse de communiquer un quelconque chiffre sur le sujet, préférant mettre en garde le média qui l'interroge, citant l'Organisation mondiale de la santé, qui avertit les journaux quant au « *risque d'imitation* » (voir le détail en boîte noire) : « *Sans vouloir en aucune manière empiéter sur votre légitime et nécessaire liberté de journaliste (...), nous a répondu la direction, il existe une responsabilité certaine pour les professionnels des médias à faire preuve de prudence pour trouver, au moment de traiter du suicide, un juste équilibre entre des impératifs tels que le "droit du public à l'information" et le risque d'imitation.* » En 2009, Didier Lombard, PDG de France Télécom, avait qualifié les drames à répétition qui se jouaient dans son entreprise de « *mode* », avant de s'excuser.

En interne, la direction de la SNCF fait preuve de la même réserve. En 2011, elle avait accepté après moult demandes de communiquer aux syndicats ses chiffres des années précédentes : officiellement, il y a donc eu trois cas de suicide en 2007, deux cas en 2008 dont un sur les emprises, sept cas en 2009 dont deux dans les emprises. Le décompte s'emballa ensuite : 19 cas en 2010, dont quatre sur le territoire SNCF, et neuf suicides d'agents pour le premier semestre 2011.

Cette année-là, et sans explication à propos de l'augmentation particulièrement significative à partir de 2010, la direction referme le couvercle sur son recensement et refuse depuis de communiquer ses chiffres. En 2013, le PDG Guillaume Pepy, en poste depuis 2008, directement interpellé sur le risque suicidaire chez les agents, donne sa version de ce silence dans un courrier adressé aux syndicats, qui réclament des informations plus complètes : « *La médiatisation que vous cherchez à donner systématiquement à ces drames constitue pour eux [pour les familles et les proches – ndlr] une épreuve supplémentaire que vous pourriez leur épargner.* »

Jean-René Délépine, administrateur de SNCF Réseau sous les couleurs de Sud Rail, n'en démord pas. « *En conseil d'administration, nous avons posé maintes fois la question, sans préjuger évidemment de la responsabilité du travail dans tous les cas de suicide. Mais simplement, combien y en a-t-il ? Si nos chiffres sont faux, corrigez-nous ! La direction refuse de répondre.* »

Comment procèdent alors les syndicats ? En s'appuyant sur les communications internes, les signalements des comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) disséminés à travers la France, et même, le cas échéant, sur des articles dans la presse locale. L'information consentie aux 150 000 cheminots est cependant traitée avec plus ou moins de rigueur selon les lieux des passages à l'acte, ce qui complique singulièrement la tâche.

Les syndicats eux-mêmes, bien souvent, ne sont pas très à l'aise avec la question. « *Il y a ce cadenas extraordinaire de la SNCF, mais aussi des postures syndicales, les difficultés personnelles des militants, des compétences aussi, qui font qu'on n'arrive pas à faire décoller cette histoire de suicides ni à se la réapproprier collectivement* », estime Jean-René Délépine. « *Les syndicats, les militants qui vivent ces situations sont traditionnellement formés à la lutte collective contre les patrons, pas forcément pour être à l'écoute de la*

souffrance personnelle d'un collègue », rappelle Vincent de Gaulejac, sociologue, auteur entre autres du livre *Travail, les raisons de la colère*.

Concernant le suicide de Laurent, le 21 novembre à Charleville-Mézières, les syndicats estiment que la SNCF a fait correctement son travail : « *Nous avons été avertis, ils ont même permis aux agents qui travaillaient d'aller aux funérailles* », explique Sud Rail à Reims. A contrario, « *le 16 octobre 2018, à Marseille, la SNCF n'a carrément pas communiqué du tout sur le suicide de notre collègue de l'équipement*, raconte François Tejedor, secrétaire général des cheminots CGT en Paca. *La direction aurait normalement dû mettre en place une cellule de crise, au moins pour ses proches collègues qui travaillaient avec lui. On ne sait même pas si sa famille a été reçue... Il y a beaucoup de zones d'ombre.* » D'après nos informations, une enquête interne a bien été ouverte, mais à Paris, sans le concours des élus locaux.

Selon une psychologue de la SNCF (la société possède son propre service de santé au travail), qui témoigne sous le couvert de l'anonymat, l'estimation de cinquante suicides par an correspond peu ou prou à ses observations au contact des agents. « *J'entends parler de suicide ou de tentative de suicide quatre ou cinq fois par mois. Mais il y a un déni général de ce sujet par tous les dirigeants. On ne compte plus, c'est disséminé, du coup on reste dans le flou et ça arrange tout le monde.* »

Michel Lejoyeux, professeur en psychiatrie à l'hôpital Bichat à Paris, est détaché un jour par semaine à la direction de la cellule psychopathologique à la SNCF. Lorsque nous l'interrogeons, début novembre 2018, il ne sait pas que deux suicides mortels et une tentative de suicide ont eu lieu dans l'entreprise au cours du mois écoulé. « *Je comprends votre surprise, mais notre objectif c'est d'être dans la prévention, dans le repérage de pathologie psychiatrique*, argumente le médecin. *Le nombre de suicides est un indicateur, mais cet indicateur, je ne l'ai pas aujourd'hui.* »

« *Je ne veux pas qu'il parte comme ça et qu'on l'oublie* »

Au-delà du décompte, la responsabilité du travail, de son organisation et du management de la SNCF dans ces passages à l'acte semble taboue. Joël et Valérie Pieraut, respectivement le père et la belle-mère de Julien, décédé en mai 2018, en font les frais. Ils s'indignent du peu de réponses qu'ils obtiennent de l'entreprise ferroviaire, au sujet de la mort de leur fils, cheminot pendant huit ans.

La délibération sur l'ouverture d'une enquête CHSCT, après le suicide de Julien, signée par les élus syndicaux comme la direction, mentionne explicitement que « *le rapport d'enquête pourra être transmis à la famille de Julien Pieraut si celle-ci en fait la demande* ». Les ressources humaines du technicentre est-européen en Île-de-France, où travaillait Julien, refusent désormais de communiquer les éléments de l'enquête « *en dehors de l'entreprise* ». Ils ont néanmoins proposé aux parents de venir consulter le rapport dans leurs bureaux, ce que la famille a refusé, s'en tenant à la promesse initiale.

« *Quand je m'adressais par mail au directeur des ressources humaines, pour connaître les horaires de Julien la semaine du suicide par exemple, j'avais une réaction rapide, très gentille. Mais depuis que l'on insiste lourdement pour avoir ce rapport, c'est silence radio* », raconte Valérie Pieraut, la belle-mère de Julien. La demande de reconnaissance de la famille en accident du travail, faite auprès de la caisse de prévoyance et de retraite du personnel SNCF, a été rejetée, sans justification. La famille a déposé un recours.

Si sa famille concède des difficultés personnelles et amoureuses, elle pointe aussi l'intense souffrance au travail que vivait Julien et, par ricochet, la peine immense de sa famille aujourd'hui. Le jeune homme, « *un mec tout gentil, timide même, qui ne faisait pas beaucoup de bruit* », selon ses collègues, endurait près de trois heures de transport quotidiennement pour relier Chauny, dans l'Aisne, et Pantin, en Seine-Saint-Denis. Toutes ses demandes de mutation ont été refusées, tout comme ses demandes de logement en région parisienne, afin de se rapprocher de son poste de travail.

Quelques mois avant sa mort, la direction lui impose le passage en 3 x 8, des horaires décalés en plus des week-ends d'astreinte, ce qui désole le jeune homme. « *Il disait qu'il n'en pouvait plus, il a développé une telle phobie des transports qu'il a fallu un jour aller le chercher à Compiègne, il n'était plus capable de rouler jusqu'à Paris nord*, détaille sa belle-mère. *Je l'ai déjà vu vomir au cours d'un trajet.* »

Suivi par un psychiatre depuis juillet 2017, Julien a vu ses arrêts maladie se multiplier, et grever ses fiches de paye. « *J'ai su que la SNCF lui faisait des salaires à trois chiffres seulement, c'est inhumain... Même dans le privé on ne fait pas ça* », tonne son père, ancien cadre. Plusieurs salariés ont confirmé à Mediapart le contrôle très assidu que la sécurité sociale de la SNCF maintient sur ses agents en arrêt de travail. « *Jusque très récemment, même pour une gastro, on avait une visite...* », explique un salarié.

Julien Pieraut a confié à ses proches qu'il souhaitait quitter l'entreprise, et avait même commencé à préparer son CV. Le 21 mai, jour de la Pentecôte, il se lève pour aller au travail, s'arrête au passage à niveau de Condren, gare sa voiture et se couche face contre terre. « *Je ne veux pas qu'il parte comme ça et qu'on l'oublie*, souligne son père, très meurtri. *Si nous n'arrivons pas à avoir ce rapport, automatiquement il y aura un dépôt de plainte au procureur. Et si le rapport est alarmant, il y aura une suite. Nous pensons aussi à ses collègues, il ne faut plus que ces choses-là arrivent.* »

La direction tient dur comme fer à l'idée qu'un suicide ayant des causes multiples, tout autant personnelles que professionnelles, il est donc quasiment impossible de faire le tri. Guillaume Pepy, en 2013, présente dans le courrier aux syndicats évoqué plus haut ce qui semble effectivement être la doctrine de l'entreprise : « *Cette question du lien entre le travail et les démarches suicidaires est extrêmement délicate car de tels actes résultent d'un faisceau de causes entremêlées, où vie personnelle et vie professionnelle se confondent.* » Pour la direction, « *il n'y a une seule et unique donnée indiscutable, pour qu'un suicide soit effectivement considéré en lien avec l'environnement de travail : son classement en "accident du travail" par la caisse d'assurance maladie des cheminots après enquête demandée par l'officier de police judiciaire ou la famille* ».

L'assurance maladie, la caisse des salariés au régime général, reconnait entre dix et trente cas de suicides en accident du travail en moyenne chaque année. Mais la SNCF dispose de sa propre caisse pour son personnel. La direction ne nous a pas répondu sur ce point précis, mais les syndicats estiment que moins d'une dizaine de suicides ont été reconnus comme accident du travail par la caisse de prévoyance et de retraite (CPR) depuis une dizaine d'années. *« À chaque fois, c'est un parcours du combattant : la CPR refuse le classement sans dire pourquoi, nous sommes obligés de multiplier les recours pour finalement aboutir devant le tribunal des affaires sociales, détaille Jean-René Délépine. Mais quand l'agent est décédé et que l'on traite avec la famille, ce n'est pas évident, elle est vite découragée, en pleine période de deuil, et c'est aussi très lourd à porter pour les militants syndicaux qui les accompagnent. Cette technique de refus systématique porte donc ses fruits. »*

Nathalie Bonnet, cheminote, siégeait jusqu'au mois de novembre 2018 au sein du conseil d'administration paritaire de la CPR, au nom de Sud Rail, à Marseille. Au sein de ce conseil, chargé de trancher les litiges, la direction a une voix prépondérante si aucun accord n'est trouvé en première instance. *« Les refus sont quasi systématiques, tout comme pour les cas de dépression ou de harcèlement moral. »*

Didier Fontaine, qui a lui aussi longtemps siégé à la CPR, fait le même diagnostic. *« La direction considère qu'elle ne peut reconnaître un accident de travail ou de trajet que s'il y a des témoins. Pour les suicides, c'est évidemment problématique, même si le faisceau de témoignages pourrait inverser la tendance et que le suicide a eu lieu sur le lieu de travail. »* De fait, l'un des rares cas à avoir été reconnus ces dernières années concerne un cheminot de la SUGE (service de la sûreté ferroviaire), qui s'est suicidé en utilisant son arme de service.

En septembre 2017, une collègue de Sébastien Chatillon s'est allongée sur les rails du chemin de fer, dans une gare de Seine-et-Marne. *« J'ai été appelé deux heures après les faits par la direction, se rappelle le syndicaliste, on nous a dit immédiatement que c'était un chagrin d'amour. J'ai trouvé ça curieux de l'annoncer tel quel, si vite. L'enquête du CHSCT a été bloquée par la direction. La demande de reconnaissance en accident de trajet a été rejetée par la Caisse de prévoyance et de retraite (CPR). La famille n'a pas fait les démarches, ça s'est arrêté là. »* Et pourtant, des liens de « causalités » avec le travail, estime Sébastien Chatillon, auraient pu être examinés : *« Nous venions de subir l'une des plus grosses restructurations qu'on ait connue, son poste avait changé d'horaire, cela nous semblait légitime de mener une enquête correcte pour savoir ce qui pouvait avoir un rapport avec le travail. »*

En 2009, dans une communication sur le « stress » à la SNCF après la vague de suicides à France Télécom, la direction affichait encore plus explicitement sa ligne : *« Il n'existe pas – et heureusement – de lien direct avéré entre le contexte professionnel, le stress subi par un agent, l'effet de celui-ci sur sa santé (notamment la dépression) et le risque suicidaire. »* Plus loin, il est écrit qu'un comportement suicidaire traduit pratiquement toujours une « *prédisposition sous-jacente* », ce que conteste une partie du corps médical.

L'autre argument est celui de la moyenne nationale, pour une entreprise qui compte environ 150 000 salariés sur tout le territoire. Il figure déjà dans une note éditée la même année – que Mediapart s'est procurée – à destination des dirigeants de la SNCF, et qui édicte les éléments de langage à utiliser, notamment vis-à-vis de la presse, lorsqu'un suicide survient. *« On estime que 8 à 9 % des femmes et 3 à 5 % des hommes de plus de 18 ans ont fait une tentative de suicide, soit plus de 200 000 tentatives de suicide par an en moyenne en France. Si l'on transpose ces chiffres à la SNCF, on pourrait "s'attendre" à environ 50 suicides de cheminots par an. »* Michel Lejoyeux ajoute par ailleurs, pour temporiser la régularité des cas de suicide dans l'entreprise, que *« l'absence de travail et le chômage sont des facteurs de détresse encore plus grands que le travail. Dire que le travail ne joue pas est une aberration totale. Dire que ce n'est que ça, c'est tout aussi faux »*.

Le sujet a néanmoins été suffisamment pris au sérieux par la SNCF pour que Loïc Hislaire, alors directeur adjoint des ressources humaines, commande en 2011 une recherche sur cinq collectifs de travail cheminots touchés par des cas de suicide. Après avoir été présenté à la direction en octobre 2012, le rapport d'une centaine de pages, très détaillé, a été *« mis sous le boisseau »*, selon l'un des chercheurs ayant participé à sa rédaction, et classé *« confidentiel »*.

« Dans nos conclusions, nous ne disions pas que ces suicides étaient entièrement liés au travail, cela aurait été stupide, explique l'un des chercheurs ayant participé à ce travail. Mais nous disions aussi qu'il était très réducteur de dire que ce n'était que personnel. » Pour faire face au problème, la direction souhaitait alors *« réarmer les managers de proximité »*, les *« DPX »* dans le jargon maison, ces chefs d'équipe de niveau intermédiaire, traditionnellement proches des agents. *« Nous étions contre, poursuit ce chercheur. Il fallait surtout que les hauts dirigeants s'assoient autour d'une table et prennent leurs responsabilités, qu'ils comprennent que le modèle d'entreprise qu'ils imposent fait des perdants. Sur ce désaccord, le rapport a été enterré. »*

Ce document, que Mediapart a pu consulter, décrit effectivement une organisation du travail très pathogène. La découpe progressive de la SNCF en trois pôles (réseau, voyageurs et gares), formalisée en 2015 mais déjà à l'œuvre en 2012, ainsi que les nombreuses restructurations ont modifié *« profondément les organisations, les liens hiérarchiques et les façons de travailler »*. Les *« brigades »* d'autrefois, *« éclatées »*, opèrent sur des territoires beaucoup plus grands, avec moins d'autonomie et en compagnie de nombreuses entreprises prestataires, sur des horaires de plus en plus atypiques.

Surtout, le collectif de travail, la célèbre *« culture cheminote »*, ne sert plus d'amortisseur suffisant au changement. Sur ce point, le document est sévère : *« Ils [les agents] disent "on est les derniers dinosaures" et tout se passe comme si, dans une vision darwinienne, ils ne devaient pas survivre faute d'avoir su s'adapter. Certains agents semblent sidérés et privés des moyens de juger ce qui leur arrive, comme si ne plus savoir de quoi l'avenir sera fait était un fait tellement nouveau à la SNCF qu'il était impensable. »*

« Il n'y a pas d'épidémie de maladies anxieuses ou de maladies dépressives à la SNCF »

Les chercheurs relaient aussi la parole de managers, dont un certain nombre semblent en grande détresse et décrivent des « *agents démoralisés complet* », « *qui ne croient plus en rien* ». L'un d'entre eux estime même que l'entreprise entretient un « *double discours* » : « *D'un côté elle fait et dit beaucoup de choses au sujet de l'écoute et la compréhension des agents et de l'autre elle poursuit les transformations dont on sait qu'elles produisent de la souffrance.* »

Le chercheur Vincent de Gaulejac a mené plusieurs interventions à la SNCF : « *Nous n'avons pas cessé de répéter ça aux cadres, au management, à monsieur Pepy ces quatre dernières années, mais ils ne veulent rien entendre* », raconte celui qui travaille depuis les années 1970 sur la « *corrélation entre la révolution managériale et l'émergence de nouveaux symptômes ou de mal-être, le burn-out, le stress... jusqu'au suicide* ». Il s'est d'abord intéressé aux grands groupes privés, puis aux organisations publiques ou parapubliques. « *Ce n'est pas par insensibilité ou volonté de nuire, mais les pressions sont telles sur la réorganisation ou la rentabilité, que si on admet des effets sur le personnel, ça place les dirigeants en grande difficulté. D'ailleurs les cadres supérieurs sont souvent les premiers à vivre ces symptômes, à subir ces outils de gestion, cette perte de sens et de valeur.* »

« Il ne faut pas dire que la SNCF ne fait rien, insiste cependant Vincent de Gaulejac. Leur réponse, ce sont des prescriptions et des formations pour rendre les managers vigilants. Non pas pour agir sur les causes, mais pour être vigilant sur les effets. »

La direction l'assure, elle n'est pas restée les bras ballants. En 2009, au moment de la crise à France Télécom, la SNCF crée son observatoire de la qualité de vie au travail, un organisme paritaire direction-syndicats, qui établit des « diagnostics » et propose des « actions ». En 2017, le groupe public ferroviaire a également organisé une Commission paritaire de prévention des risques psychosociaux.

Depuis 2012, 10 000 managers de proximité sont également formés à l'évaluation des risques psychosociaux, rappelle la communication du groupe. Sans compter un numéro d'assistance téléphonique, et la cellule psychopathologique, sous l'autorité de Michel Lejoyeux, conseiller de la SNCF depuis une dizaine d'années. « *Sur cette période, on note une grande stabilité des taux d'anxiété et de dépression, constate d'ailleurs le psychiatre. Mais on a un gros tamis, on repère les pathologies mentales caractérisées. Le mal-être et les inquiétudes, on ne les repère pas forcément. Donc il faut être prudent. Mais il n'y a pas d'épidémie de maladies anxieuses ou de maladies dépressives à la SNCF, ça, il faut le dire.* »

Jean-René Délépine, chez Sud Rail, ne se prive pas pour critiquer l'approche du conseiller de la SNCF en la matière et moque la « méthode Lejoyeux », que le psychiatre a détaillée dans plusieurs livres : « *Michel Lejoyeux est dans la logique des risques psychosociaux, un euphémisme pour ne pas dire souffrance au travail. Dans cette logique, c'est l'individu qui est porteur du risque, et c'est donc l'individu qu'il faut traiter, y compris en lui disant de*

sourire et de manger des cornichons. Nous croyons que l'organisation du travail aussi est à soigner. »

Les réorganisations, elles, se poursuivent à un rythme cadencé. Et le grand chamboule-tout que vit la SNCF depuis dix ans crée des victimes collatérales. Pour une partie de ses collègues, la mort du cheminot et syndicaliste Édouard Postal, décédé dans la nuit du 10 mars 2017 en se jetant sous un train à la gare Saint-Lazare, en est le symbole.

Édouard Postal, reconnu travailleur handicapé, très actif syndicalement, était depuis quelques années en conflit ouvert avec sa direction, récemment placé « *en mission* », donc sans poste fixe. « *Il a été agent de maîtrise au centre opérationnel escale de Paris-Saint Lazare, la vitrine de la SNCF, pendant neuf ans, rappelle Éric Bezou, l'un de ses collègues, syndiqué chez Sud Rail, lui-même plusieurs fois sous la menace de mesures disciplinaires. C'est un lieu où l'on traite tous les problèmes de circulation, un travail épuisant. »*

Toutes les demandes d'Édouard Postal pour monter en grade restent lettre morte. En 2012, il avait déjà obtenu aux prud'hommes la condamnation de sa direction pour « *discrimination salariale et harcèlement* », un jugement confirmé en appel en 2015. En septembre 2016, la Cour de cassation avait annulé l'arrêt de la cour d'appel pour des causes de forme et non de fond.

La même année, la ligne de Transilien L, au départ de Saint-Lazare, est choisie pour expérimenter la restructuration des équipes en « *petits collectifs* », afin d'améliorer la productivité et la polyvalence des agents commerciaux notamment, où les cheminots ne dépendent plus d'une gare, mais d'une zone. Cette transformation, en germe depuis 2011, est très critiquée, par plusieurs rapports d'expertise. Fermement opposé à cette réorganisation, en conflit permanent sur son cas avec sa hiérarchie et membre du CHSCT, « *Édouard était un caillou dans la chaussure de la nouvelle direction, c'était un affrontement mano a mano à chaque réunion* », raconte Éric Bezou. En mars, le cheminot fait même un malaise lors d'une visite de ses supérieurs, devant témoin, ce qu'il déclare en accident du travail, sans avoir eu, avant son décès, de réponse définitive de la caisse de prévoyance de la SNCF.

« On a l'impression que la SNCF nous a lâchés »

La pression s'accroît au fil des jours. Édouard Postal, en arrêt de travail depuis son altercation, finit par écoper d'une mutation disciplinaire à Brétigny-sur-Orge (Essonne), lieu de triste mémoire pour les cheminots : le 12 juillet 2013, un accident ferroviaire y a fait sept morts. Le cheminot vit cette décision comme une punition, alors même qu'il présente des certificats médicaux mettant en garde contre un changement brutal d'environnement. Il est mort l'avant-veille de cette mutation. Le parquet a demandé quelques mois plus tard l'ouverture d'une enquête judiciaire.

La même année, une cheminote, également reconnue travailleuse handicapée, en conflit avec sa hiérarchie, a elle aussi fait une tentative de suicide sur son lieu de travail à la gare Saint-Lazare, en avalant des médicaments. En arrêt maladie depuis, elle a été « *réformée* » pour

inaptitude l'an dernier, tout en restant pensionnée par l'entreprise. *« La direction des ressources humaines m'a convaincue de partir, raconte aujourd'hui Betty Curier, 52 ans, qui ne s'en sort pas seule avec ses 702 euros de pension. Mes collègues et les syndicats me disaient de ne pas accepter. Mais j'ai cédé. Parce que ce n'était pas vivable. Si j'étais restée, je me serais foutue en l'air pour de bon. »*

Françoise François, fondatrice de la Maison souffrance et travail à Poissy en Île-de-France, reçoit un certain nombre d'agents SNCF, *« à ramasser à la petite cuillère »* dans son bureau. En 2016 et 2017, elle a écrit plusieurs courriers d'alerte sur la souffrance des cheminots à Guillaume Pepy, restés sans réponse. Après le décès d'Édouard Postal, qui consultait également à Poissy, elle réitère, jugeant *« dégueulasse »* la manière dont la SNCF a traité son agent. *« Je l'ai rencontré, ce n'était pas une épave, il vivait chez ses parents, c'est trop facile d'incriminer les raisons personnelles dans son cas, raconte Françoise François. À la SNCF, les transformations doivent se faire, et tant pis pour ceux qui résistent, c'est très violent. »*

Dans ce courrier, en date du 20 mars 2017, elle alerte, mettant en copie le procureur de la République : *« J'ai, depuis quelques semaines, écrit à vos médecins du service de santé au travail afin qu'ils se penchent attentivement sur certaines situations très critiques. J'ai rencontré des assistantes sociales qui se retrouvent elles-mêmes bien démunies face à cette souffrance prégnante. Oui, vous avez mis des moyens renforcés, seulement ils se retrouvent en difficulté. Le problème, c'est qu'ils sont eux-mêmes submergés par des demandes toujours grandissantes des agents en souffrance pour lesquelles ils n'ont pas de réponse adaptée. »*

L'onde de choc produite par le suicide d'Édouard Postal n'a pas eu l'effet escompté, regrettent ses collègues de la ligne L. Les syndicats voient s'accumuler les dossiers de souffrance au travail, notamment pour des personnes ayant déjà des problèmes de santé, à tel point qu'une enquête CHSCT sur les risques psychosociaux et *« un management potentiellement agressif »* est ouverte au début de l'année 2018, sur le secteur de Cergy, après un droit d'alerte des délégués du personnel. Sur toute la région Saint-Lazare, les petits collectifs ont été pérennisés et certaines innovations managériales, très contestées, sont mises en place.

« J'ai l'impression de travailler un boulet au pied, raconte aujourd'hui Vanessa, agente commerciale sur la zone, une semaine de service le matin, l'autre le soir, ce qui oblige son fils qu'elle élève seule à vivre une partie du temps chez ses grands-parents. Je prends mon service à Cergy, puis je suis dispatchée au cours de la journée dans différentes gares du secteur. Plus personne n'est attaché à une gare en particulier. Je ne vois plus mes collègues, tout le monde bouge tout le temps. »

L'an dernier, alors qu'elle est déjà en mi-temps thérapeutique, la SNCF demande sa mutation à Versailles, ce que Vanessa refuse. *« À deux heures de chez moi, je fais comment avec mon enfant ? »* Le jour J, la jeune femme fait une crise d'angoisse en gare, ce qu'elle déclare en accident du travail. Refusé par la CPR.

Pour éviter de changer de poste, Vanessa accepte la polyvalence exigée par l'organisation en « petit collectif » : de la vente, de l'escale, de l'accueil, voire du contrôle. Son médecin lui a pourtant déconseillé de s'approcher des voies, pour protéger la cheminote, et en a informé sa direction par courrier. *« J'ai beaucoup d'idées suicidaires. Pour continuer de travailler, je prends un traitement, mais je ne dois pas aller sur les quais. »*

La fermeture de guichets, à divers endroits du territoire, a également contribué à transformer le travail des cheminots, ce que Mediapart avait déjà détaillé dans ce reportage, sur la ligne Saint-Étienne-Clermont : *« Pour certains agents, rentrés à la SNCF pour faire de l'accueil, se retrouver à mener des opérations de contrôle provoque de vrais conflits de valeurs, rapporte Julie (prénom d'emprunt), ergonomiste ayant réalisé plusieurs expertises sur les conditions de travail au sein de la SNCF l'an passé. La spécialiste le constate, au fil des dizaines d'entretiens qu'elle a pu conduire auprès d'agents de tout type : « La vente, l'escale, la traction, le fret... chacun est touché par une ou plusieurs réorganisations. C'est la multiplicité et la fréquence qui posent problème. »*

Au fil de ces restructurations continues, les cheminots les plus âgés, présentant des problèmes de santé, parfois placardisés, peuvent se retrouver dans les « cellules alpha », vantées par la direction de la SNCF, comme le montre cet article de *BFM Business*. Ces salariés ne sont pas licenciables, mais ne correspondent plus vraiment au niveau de productivité demandé au groupe : *« On y trouve des aiguilleurs qui vont déménager un bureau, repeindre une gare, raconte Julie. Même si les agents connaissent parfaitement un secteur, un métier, leurs connaissances sont niées. Or certains ont déjà été reclassés deux fois à cause de réorganisations. Et c'est pour ça que l'on pense à des scénarios à la France Télécom. »*

La direction s'enorgueillit d'avoir trouvé une « solution » à la marginalisation de ses agents, par le biais de ses Espaces initiative et mobilité (EIM). La réalité s'avère souvent difficile à vivre, comme l'a également constaté la psychologue de la SNCF qui témoigne à Mediapart : *« Certains cheminots disent qu'ils sont "déportés en EIM", c'est vous dire... Ils effectuent des missions, refont leur CV, répondent à des offres en interne, mais ont le sentiment d'être en surplus, en trop. Oui, la SNCF fait son devoir, elle s'en occupe, mais dans une entreprise qui embauchait à vie, le contrat paraît rompu. »*

La hiérarchie, notoirement pesante dans l'entreprise ferroviaire, ainsi que la déconnexion de plus en plus grande entre les cadres et le terrain ne favorisent pas le dialogue. Pour cette psychologue de la SNCF, *« c'est plus dur depuis cinq ou dix ans »* : *« On intervient beaucoup dans les crises d'équipe, entre des gens qui se haïssent. Désormais, le management ne régule plus rien. Il n'y a plus de réunions d'équipe régulières, de moments de convivialité. Je le vois à SNCF Réseau, à la maintenance, un peu partout... C'est laissé au bon vouloir du manager qui, lui-même, n'a plus le temps, car il est aux manettes sur son tableau de bord, dans une logique gestionnaire. »*

Cet agent de Charleville-Mézières a vécu le suicide d'un ami cheminot en octobre, puis celui d'un collègue en novembre. Mediapart l'a interrogé moins d'un mois après ce drame. *« On ne fait que parler de ça depuis, c'est très dur. C'est la façon surtout : le collègue s'est mis*

devant un train qui passait, avec son gilet orange, la tenue identifiable du cheminot. Il a laissé une lettre, dans sa voiture, c'est la police qui est tombée dessus. »

Lui-même a fait un burn-out il y a quelques années, suivi de quatre mois d'arrêt maladie. *« Le boulot a eu raison de moi, heureusement j'étais bien entouré à la maison. »* L'homme pointe spontanément les dérives du management dans la souffrance des agents et des cadres : *« Ça a commencé à déconner quand on a embauché des jeunes sortis des écoles. Ils ont suivi une formation de conducteur en express, et sont devenus chefs. Mais ils ne connaissent rien à la culture ferroviaire ! Les directeurs, pareil, ils viennent d'ailleurs, le dernier était auparavant chez Lidl ! »* L'annonce de l'ouverture à la concurrence des trains régionaux du Grand Est ne passe pas davantage. *« Tout ça crée une énorme rancœur vis-à-vis de la direction, on a l'impression qu'elle nous a lâchés. »*

En PACA, région endeuillée par au moins deux suicides en 2017 et 2018, François Tejedor, secrétaire général des cheminots CGT de la région, masque mal son inquiétude... et son désarroi. *« Pour être sûr que le travail est impliqué, il faut creuser aussi dans la vie personnelle des gens, et personne n'aime mettre la vie personnelle des collègues sur la place publique. »*

Le syndicaliste a néanmoins lui aussi alerté sa direction à plusieurs reprises. *« Les "petits collectifs", c'est expérimenté en Côte d'Azur et ça crée des tensions. L'an dernier, on a vécu une fusion d'établissements, cette année, la mise en place du pilotage par axe, des fermetures de guichets, de gares... Tous les trois mois, on a une nouvelle organisation qui tombe, nous n'avons jamais connu un rythme aussi effréné. »* Sans compter la mise en place de la réforme du statut, après un conflit social dur, au printemps 2018. *« Cela va conduire à des destructions d'emplois, on nous parle même désormais de ruptures conventionnelles, du jamais vu chez nous. Voilà le contexte dans lequel nous sommes aujourd'hui. »*

Se conformant aux nouvelles règles du dialogue social, la SNCF va en 2019 modifier et fusionner ses instances de représentation du personnel, réduisant au passage drastiquement le nombre de représentants du personnel : les 600 CHSCT actuels vont être remplacés par 33 commissions au sein des nouveaux CSE (Conseil social et économique). *« Souvent, tout le travail de collecte sur les suicides, c'est un boulot méticuleux qui était fait par les CHSCT »,* s'alarme Sébastien Chatillon, à Sud Rail, gare de Lyon, qui craint que ces transformations rendent davantage invisible encore la souffrance au travail.

« Après les drames à France Télécom, il y a eu un effet médiatique, plusieurs rapports sont sortis, à l'Assemblée nationale, au Sénat, au CESE, on a alors pensé qu'il y aurait une réaction, souligne Vincent de Gaulejac. Depuis, la chape de plomb est retombée, car personne ne veut prendre la mesure du problème. Les agents ont continué à se suicider dans les commissariats, à la RATP, dans les hôpitaux, à la SNCF, mais on n'en parle plus. Parce que ça met à mal tout le monde. »

Jean-René Délépine et ses collègues veulent croire, à force d'alertes, que cette agitation n'est pas vaine. *« Parfois, le travail sauve aussi. La question, c'est de savoir pourquoi rien ne retient la personne qui s'effondre à la SNCF. Pourquoi, pour certains, le travail n'est plus une ressource suffisante pour tenir le coup. »*

Si vous avez des informations à nous communiquer, vous pouvez nous contacter à l'adresse enquete@mediapart.fr. Si vous souhaitez adresser des documents en passant par une plateforme hautement sécurisée, vous pouvez vous connecter au site frenchleaks.fr.