



✉ Monsieur le Président de la République

✉ Monsieur le Premier Ministre

Saint-Denis, le 4 Juin 2018.

Objet : alerte sur les risques de la mise en œuvre du « pacte ferroviaire » pour la santé psychique des agents des SNCF.

Monsieur le Président de la République,
Monsieur le Premier Ministre,

Le système ferroviaire n'est pas assimilable aux autres services publics ou privés en réseau :

- ✓ techniquement, un train n'évolue pas dans trois dimensions (comme l'avion), ni deux (comme un véhicule routier), mais dans une seule, et unidirectionnelle ;
- ✓ voyageurs ou marchandises sont dans le réseau, contrairement à l'électricité, l'eau, le téléphone, où l'utilisateur n'est qu'à l'extrémité (robinet, prise électrique, combiné téléphonique,...), le réseau n'étant pour lui qu'une boîte noire ;
- ✓ la maintenance ou le développement doivent se faire en continuant les dessertes ;
- ✓ il faut coordonner des services très différents (locaux/longue distance, rapides/lents, zones denses ou pas, ...) sur un réseau entier interconnecté (contrairement aux lignes de métro ou de tramway parcourues par des matériels homogènes et dédiés, sans planification des circulations).

C'est en rassemblant les leviers de production dans la même main que l'on peut tirer de ce système rigide le maximum de souplesse dans les arbitrages quotidiens pour garantir sécurité, qualité de service et moindre coût pour la collectivité.

Or depuis 20 ans, la politique ferroviaire de l'Etat a démembré le système ferroviaire :

- ✓ création d'un gestionnaire d'infrastructure séparé (RFF) en 1997, aggravée en 2014 par l'éclatement en trois entités (SNCF, SNCF-Réseau, SNCF-Mobilités) ;
- ✓ externalisation de services entiers dans des filiales : *Voyages-sncf.com* (devenu *OUI.sncf*) pour commercialiser l'offre, *VFLI* pour des services fret, *Akiem* pour détenir le matériel roulant, *Masteris* pour commercialiser des prestations de maintenance du matériel, *Transkeo* pour l'exploitation du T11 en Ile-de-France, *Sferis* pour les travaux de voie, *Altametriz* pour la surveillance par drones, *Arep* ou *Inexia* (fondue dans Systra) pour l'ingénierie, *A2P* pour commercialiser des espaces en gare, *Itirémia* – condamnée pour délit de marchandage ! – pour les services en gare, etc. Et ce ne sont que quelques exemples ;
- ✓ recours croissant et désormais massif à la sous-traitance, sur quasiment tous les métiers, y compris pour les fonctions impactant directement la sécurité du système.

Les résultats de cette politique, qui a isolé fonctions et activités les unes des autres, avec leur logique de rentabilité propre sans « vision-système », sont :

- ✓ un surcoût global du fait de ce que les économistes appellent les coûts de transaction entre la multitude d'entités distinctes. Evalués à 1,5 milliards d'euros annuels au temps de RFF/SNCF (fondé sur l'étude : R. Merket ; *An empirical study on the transaction sector within the rail firms* ; Transportmetrica ; 2010), ils doivent avoisiner les 2 à 3 milliards annuels aujourd'hui ;
- ✓ des risques pour la sécurité, illustrés par des accidents comme Brétigny en 2013 (défaut de maintenance), ou Eckwersheim en 2015 (cascade de sous-traitances) ;
- ✓ une perte de robustesse et de qualité des services, illustrée par les plantages en gare Montparnasse de juillet et décembre 2017), car l'histoire des systèmes sociotechniques montre que la fragilité réside dans les interfaces entre leurs composants internes : multiplier, c'est fragiliser ;
- ✓ une dégradation de la santé psychique des cheminots, qui, plongés dans des réorganisations incessantes qui cassent les collectifs, isolent chacun dans la compétition avec l'autre, exigent de dégrader la qualité du travail pour faire la productivité, conduisent aux pathologies identifiées cliniquement comme relevant de la souffrance au travail, culminant dans le drame des suicides au travail, en augmentation continue (plus de 50 suicides en 2017, pour 145.000 cheminots, et sans doute le double de tentatives).

Or, votre « pacte ferroviaire » ne rompt pas avec cette logique nocive. Il l'intensifie :

- ✓ Explosion en 5 entités (SNCF, SNCF-Réseau, SNF-Mobilités, Gares & Connexions et Fret), en attendant la filialisation d'*InOui*, de bouts de TER, du Matériel, etc. Les coûts de transaction vont donc renchérir encore le système en le fragilisant davantage.
- ✓ Exigence de productivité supplémentaire de 1,3 milliard annuel pour les agents de SNCF-Réseau, simplement pour transformer l'EPIC en S.A. La qualité du travail va donc encore se dégrader.
- ✓ Perte du Statut dont un intérêt objectif était de permettre à l'agent le moins gradé de refuser une injonction contraire à la sécurité. Demain, avec la menace du licenciement, personne n'arrêtera des trains non conformes aux référentiels de sécurité (comme le chauffeur du poids lourd dont la charge à l'essieu est excessive ou les freins défectueux). La sécurité du système devrait donc se dégrader.

Parallèlement, le Ministère du Travail autorise les SNCF à n'envisager que 33 CSE (Conseil Social & Economique) de plusieurs milliers d'agents, sans aucun délégué de proximité. Les difficultés liées aux conditions et aux organisations du travail échapperont à tout dialogue social, et risquent d'aboutir à plus de conflictualité, de pathologies de surcharge (donc d'absentéisme), et de suicides (ou tentatives).

En fixant des objectifs impossibles (car le « pacte ferroviaire » ne résout aucun des problèmes identifiés ; il les accentue), en engageant les agents dans une compétition généralisée pour éviter le licenciement ou le transfert chez le concurrent, en favorisant la répression anti-syndicale (sanctions disciplinaires plus nombreuses et plus lourdes, jusqu'à la radiation), ainsi que la

disparition de la représentation de proximité du personnel, vous ne laissez plus que l'issue d'actes désespérés : mise en danger de soi-même, sabotages, suicides ou tentatives.

Nous attirons votre attention sur ce dernier point. Comme les travaux des psychologues en psychodynamique du travail l'ont montré depuis longtemps, on se suicide lorsqu'aucun champ de sa construction intime n'offre un appui suffisant pour « tenir ». Les *managers* SNCF abusent alors de la rhétorique « des problèmes personnels ». Mais la question des suicides au travail n'est pas celle du « tri » entre une cause ou une autre. Il s'agit de chercher à comprendre et à corriger ce qui, pour la part qui revient aux organisations du travail, conduit à priver la personne de son pouvoir d'agir et à retourner la violence du *management* contre soi-même.

Les dirigeants SNCF le savent, puisque circule parmi eux une étude commanditée en 2011 sur plusieurs suicides survenus à cette époque, qui détaillait avec finesse et pertinence comment les organisations du travail, imbriquées dans les personnalités et parcours des protagonistes, avaient fini par priver l'agent du socle psychologique nécessaire à la continuation de sa vie. Or cette étude ne fut partagée dans aucune des instances représentatives du personnel. L'*omerta* sur les suicides – refus de donner jusqu'aux chiffres – montre que la souffrance au travail en général et les suicides en particulier sont un ressort assumé de la gestion du personnel aujourd'hui.

Comme tous les cheminots, nous ne pouvons admettre que le prix de votre modernité soit la dégradation de la sécurité et de la qualité de service pour les usagers, et la souffrance et la mort au travail pour les salariés.

En espérant que vous entendrez cette alerte, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président de la République, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de notre très haute considération.

Nathalie PIERRARD

(Membre du Conseil d'Administration de SNCF-Mobilités / syndicaliste SUD-Rail)

Jean-René DELEPINE

(Membre du Conseil d'Administration de SNCF-Réseau / syndicaliste SUD-Rail)

Julien TROCCAZ

(Membre du Conseil de Surveillance de SNCF / syndicaliste SUD-Rail)

Philippe MÜHLSTEIN

(Ingénieur, membre du Comité de la revue internationale Travailler consacrée à la Psychopathologie et à la Psychodynamique du Travail / syndicaliste SUD-Rail).

Érik MEYER

(Membre du Bureau Fédéral / Fédération des syndicats SUD-Rail)

Éric SANTINELLI

(Membre du Bureau Fédéral / Fédération des syndicats SUD-Rail)