année politique suisse

DOKUMENTATION · ANALYSE · DIFFUSION

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Prozess **Umstrukturierungen der SBB Cargo ab 2003**

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Freymond, Nicolas

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Freymond, Nicolas 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Umstrukturierungen der SBB Cargo ab 2003, 2003 - 2009*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 12.10.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik 1
Infrastruktur und Lebensraum 1
Verkehr und Kommunikation 1
Eisenbahn 1

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
SBB	Schweizerische Bundesbahnen

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Eisenbahn

ANDERES
DATUM: 28.06.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Afin de se sortir des chiffres rouges et de retrouver l'équilibre en 2005, les CFF ont été contraints d'élaborer un **programme de restructuration**. Le trafic des wagons complets grève les CFF d'un déficit annuel de CHF 36 millions. Deux variantes d'assainissement ont été évoquées. Les CFF ont opté pour la variante « optimisation ». Celle-ci préservera le réseau actuel de desserte marchandises. Sur 1'950 personnes qu'emploie **CFF Cargo** pour le trafic des wagons complets, 353 emplois seront supprimés dans les trois ans et demi. La direction a indiqué que les suppressions se feront sans licenciements. Le nouveau concept de production élimine les pointes extrêmes du matin et du soir. Les 690 points de dessertes ont été maintenus. Comme ces mesures entraîneront des économies de CHF 29,5 millions au lieu des 36 fixés, CFF Cargo a introduit d'autres mesures dans les domaines "chiffre d'affaires", "services généraux" et "productivité" d'un montant de 6,5 millions. Le nouveau concept a été introduit au changement d'horaire de mi-décembre. Sa réalisation, qui doit s'achever en 2006, implique des investissements oscillant entre CHF 135 et 155 millions. Parallèlement, CFF Cargo simplifiera l'administration dans les huit gares frontières. Les formalités administratives seront regroupées au Centre de service à la clientèle à Fribourg. [1]

ANDERES
DATUM: 29.10.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Suite aux mauvais résultats du 1er semestre 2005 de **CFF Cargo**, les CFF ont annoncé leur volonté de réduire les coûts de ce dernier de 8% et ont mis en place un **plan de restructuration**. Sur 650 sites de transbordements existants, le réseau n'en conservera plus que 323 à partir de mai 2006. Le nouveau concept de transport des marchandises permettra aux CFF d'acheminer 95% de l'ancien volume de marchandises. Les installations de transbordement peu utilisées ou celles desservies de manière plus rentable par route ne feront plus partie intégrante du nouveau réseau. Des discussions ont été engagées avec les clients afin de trouver des solutions flexibles. Sur les 4'800 emplois de CFF Cargo, 360 postes disparaîtront d'ici à juin 2006, ainsi que 230 emplois dans les secteurs non opérationnels (finances, personnel, information et gestion de la production) et 60 autres places dans la filiale CFF Infrastructure. Aucun licenciement n'est prévu et CHF 78 millions seront provisionnés pour les départs en retraite anticipée et les aides à la reconversion. Les CFF attendent de cette restructuration une amélioration du résultat de CHF 85 millions par an, ainsi qu'un équilibre des comptes à partir de 2007. L'entreprise ferroviaire s'est refusée à demander au parlement de suspendre l'abandon des subventions de CHF 47 millions dès 2008, de même que de nouveaux subsides.

Prenant position sur cette restructuration de CFF Cargo, le Conseil fédéral a indiqué que **les mesures engagées par les CFF se justifiaient financièrement**. De plus, le nouveau concept garantissait la desserte dans l'ensemble du pays et il satisfaisait aux exigences de la convention de prestation. De ce fait, le Conseil fédéral s'est refusé à demander au parlement des allocations de fonds supplémentaires. Pour maintenir une offre de prestation dans son intégralité, il aurait fallu des moyens supplémentaires à hauteur de CHF 90 millions. Ces subventions se feraient au détriment d'autres secteurs tel que le trafic régional. Allant dans le sens du gouvernement, le Conseil des Etats a rejeté la proposition de maintenir au niveau de 2005 l'enveloppe destinée au trafic marchandises en 2006 (05.047). (Concernant le budget 2006, voir ici.) [2]

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 23.06.2006
MAGDALENA BERNATH

Die Ankündigung von **SBB Cargo** vom vergangenen Jahr, in der ganzen Schweiz nur noch 323 von 650 Stationen für den Schienengüterverkehr bedienen zu wollen, hatte in vielen Kantonen Proteste ausgelöst. Nach zahlreichen Verhandlungen gab das Unternehmen im Frühjahr bekannt, es habe für 170 Firmen eine spezifische Lösung gefunden, doch müssten zahlreiche Kleinkunden künftig auf die Strasse umsteigen. Mit der geplanten **Restrukturierung** könne SBB Cargo 96% des bisherigen Transportvolumens auf der Schiene behalten, und die Zahl der abzubauenden Stellen reduziere sich um 28 auf insgesamt 620. Ein Umbau des Rollmaterialservice soll die Produktivität in den Werkstätten Biel und Bellinzona erhöhen; SBB Cargo beabsichtige aber, das Werk Biel künftig mit einem starken Partner zusammen zu führen. Diese

Neuausrichtung des Unternehmens bringe jährliche Einsparungen von CHF 25 Mio. Siehe auch die Antworten des Bundesrates auf eine zurückgezogene Motion Stähelin (cvp, TG) (06.3052), eine Frage Huguenin (pda, VD) (06.5084) und die Interpellationen Recordon (gp, GE) (05.3506) , Müller (fdp, AG) (05.3742), Simoneschi (cvp, TI) (05.3907) und Salvi (sp, VD) (06.3118). [3]

ANDERES
DATUM: 26.04.2007
NICOLAS FREYMOND

En avril, CFF Cargo a annoncé la **suppression de 70 postes de travail sur trois ans sur le site industriel de Bellinzone**. Cette mesure, qui participe du plan de restructuration du secteur maintenance décidé en mars 2006, n'entraînera toutefois aucun licenciement. L'entreprise investira en outre CHF 30 millions sur cinq ans pour améliorer la compétitivité du site, appelé à devenir l'unique centre de compétences pour l'entretien de 565 locomotives et 17'000 wagons. [4]

INTERPELLATION / ANFRAGE
DATUM: 29.11.2008
NICOLAS FREYMOND

Afin de remédier à la perte de CHF 190,4 millionsenregistrée en 2007, le conseil d'administration des CFF a adopté, début mars, un nouveau train de **mesures d'assainissement de CFF Cargo**. Excluant catégoriquement de vendre tout ou partie de la division Marchandises, il a décidé la suppression de 401 emplois (10% de l'effectif total), le transfert du service à la clientèle de Fribourg à Bâle et donc la fermeture du site de Fribourg (180 salariés pour 165 postes de travail). Le transfert du centre d'appel, établi à Fribourg depuis 1999, vise à réunir vendeurs et opérateurs sur un même site et à rentabiliser les locaux encore libres que possède CFF Cargo dans la cité rhénane. Les suppressions de postes concernent pour trois quarts l'administration et le management (300 emplois) et pour un quart la maintenance. Les ateliers industriels de Bellinzone sont les plus touchés avec 126 emplois biffés ou transférés aux ateliers d'Yverdon-les-Bains (VD). Ces mesures seront effectives dès 2009. Les réactions n'ont pas tardé, provenant principalement des sites les plus touchés et des autorités cantonales fribourgeoises et tessinoises. À Fribourg, le Conseil d'Etat a rappelé l'engagement pris par la direction des CFF, en 1999, de créer des emplois à long terme, afin de bénéficier des mesures cantonales de promotion économique. Au Tessin, les salariés de l'atelier de Bellinzone ont immédiatement décrété une grève de durée indéterminée, avant de recevoir l'appui de l'ensemble des partis politiques tessinois, des autorités municipales de Bellinzone et du Conseil d'Etat, ainsi que du clergé. Dès les premiers jours, les salariés des deux sites ont suivi des stratégies différentes, les fribourgeois optant pour la poursuite du travail et la discussion dans le respect de la convention collective, alors que les tessinois ont privilégié la grève et les manifestations. La mobilisation s'est ainsi rapidement radicalisée au Tessin, tandis qu'elle ne s'est que modérément intensifiée à Fribourg.

Les CFF ont suspendu le programme de restructuration et le travail a repris à Bellinzone après que les protagonistes, réunis par Moritz Leuenberger, sont parvenus à un accord préalable sur une procédure de sortie de crise. Au Conseil national, le chef du DETEC s'est vu interpeller par les députés fribourgeois et tessinois (08.3063), ainsi que par le groupe UDC. Il a jugé légitimes les objections des autorités et des salariés concernés, mais il a justifié la restructuration par la situation économique et financière du segment marchandises de l'ancienne régie, invoquant notamment l'inefficacité des précédentes mesures de réduction des frais administratifs et la concurrence accrue dans le transport des marchandises. Le conseiller fédéral socialiste a toutefois assuré que les mesures concrètes ne seraient arrêtées qu'après concertation avec les milieux intéressés. Les négociations ont alors débuté, mais se sont déroulées séparément et indépendamment pour chacun des deux sites. À Fribourg, les discussions entre les CFF et le Conseil d'Etat ont rapidement abouti à un compromis confirmant le transfert du centre d'appel à Bâle en contrepartie duquel les CFF se sont engagés à créer entre 50 et 100 nouvelles places de travail dans le canton dès 2009. Si le Conseil d'Etat s'est dit satisfait, les syndicats ont violemment critiqué cet accord, estimant que le gouvernement s'était servi des employés du centre d'appel comme d'une monnaie d'échange. Au lendemain de l'accord, les employés ont toutefois renoncé à faire grève en raison de la trop faible mobilisation. Concernant le site tessinois, le Conseil fédéral a institué une table ronde placée sous la présidence de l'ancien conseiller national Franz Steinegger (prd, UR). Après plus de six mois de négociations, la direction des CFF et les représentants des salariés sont parvenus à un accord aux termes duquel les ateliers de Bellinzone seront transférés au sein de la division Voyageurs en échange de la garantie par la direction des CFF de maintenir les ateliers jusqu'en 2013, à la condition, toutefois, que le taux de productivité croisse de 10% d'ici 2010. Les mesures prévues par les deux accords sont effectives dès le 1er janvier 2009. [5]

Une année après le déplacement du centre d'appel CFF Cargo de **Fribourg** à Bâle, l'ancienne régie a annoncé la création de 70 places de travail avec l'installation dans les locaux ainsi libérés du **centre des ressources humaines** des CFF. Cette annonce concrétise l'accord passé par les CFF et le gouvernement fribourgeois l'année précédente, dans lequel les premiers s'engageaient à recréer 50 à 100 emplois qualifiés à Fribourg. [6]

---

1) Presse du 2.4 et 28.6.03.
2) BO CE, 2005, p. 903 ss.; presse du 25.11.05; 24h, 2.12.05; DETEC, communiqué de presse, 28.10 et 2.11.05.; Presse du 31.8 (résultats) et 29.10.05 (restructuration); DETEC, communiqué de presse, 22.8.05.
3) AZ, 12.1. und 3.2.06; QJ, 14.1.06; BaZ, 10.2.06; Presse vom 2. und 18.3.06; AB SR, 2006, S. 464 f.; AB NR, 2006, S. 305 sowie Beilagen I, S. 355 f., 449 f. und 604 f., Beilagen III, S. 687 f.
4) LT, 26.4.07.
5) BO CN, 2008, p. 418 ss.; presse du 5.3 au 17.4.08; presse des 14 et 15.5.08 (début des négociations); LT, Lib. et NZZ, 16 et 17.5.08 (accord FR); presse des 27 et 29.11.08 (accord TI).
6) Lib., 2.5 et 2.7.09.