**Zeitschrift:** Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

**Herausgeber:** Société de communication de l'habitat social

**Band:** 76 (2004)

**Heft:** 3: Friches ferroviaires

**Artikel:** Les terrains CFF pour le logement? : Entretien avec Laurent Staffelbach, chef du Portfolio Management aux CFF

**Autor:** Jolliet, François / Staffelbach, Laurent

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-129999

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 14.07.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**

# LES TERRAINS CFF POUR LE LOGEMENT?

*Entretien avec Laurent Staffelbach,*
*Chef du Portfolio Management aux CFF*

**Laurent Staffelbach, vous êtes architecte et dirigez la section « Portfoliomanagement » de la division immobilière aux CFF. Comment se présentent, dans les grandes lignes, les propriétés des CFF?**

Nous sommes un des plus grands propriétaires suisses, avec d'énormes terrains sur lesquels se trouvent non seulement les voies mais aussi de nombreuses gares et surfaces adjacentes pour les dépôts, ateliers, gares de marchandises et de triage, voies de garage... Historiquement, les CFF sont issus du regroupement, au début du XXème siècle, de nombreuses compagnies régionales qui possédaient chacune toute une infrastructure avec de nombreux terrains annexes. Par rapport à nos besoins actuels et grâce à notre souci de concentration de l'entretien et de la logistique ferroviaire, nous disposons donc d'une pléthore de surfaces.

Ces terrains disponibles se trouvent souvent à proximité des gares, dans une situation urbaine favorable. Au XIXème siècle, on construisait les gares dans les prés, puis la ville les rejoignait et les entourait, sous l'effet de l'extension urbaine « naturelle » mais aussi parce que la gare exerçait (et exerce toujours) une grande attraction. La gare de Zurich, construite dans les champs, puis reliée par la prestigieuse Bahnhofstrasse, en donne un exemple frappant: la plus-value dont bénéficient tous ces terrains, autrefois agricoles, est bien sûr énorme. En Suisse, sur un peu plus d'un siècle, c'est l'ensemble de notre patrimoine immobilier qui a pris une immense valeur.

**Comment considérez-vous ce patrimoine?**

Comme un portefeuille de valeurs à développer dans le but de contribuer à la santé financière des CFF et pour y développer des synergies avec le rail. Son rendement est d'ailleurs important: les revenus locatifs annuels s'élèvent à près d'un demi milliard de francs (dont 300 millions pour les baux commerciaux).

L'immobilier contribue annuellement pour 140 millions au bilan positif des CFF, ce qui nous permet aussi d'investir. En 2002, nous avons décidé de viser un élargissement de nos revenus récurrents dans l'immobilier.

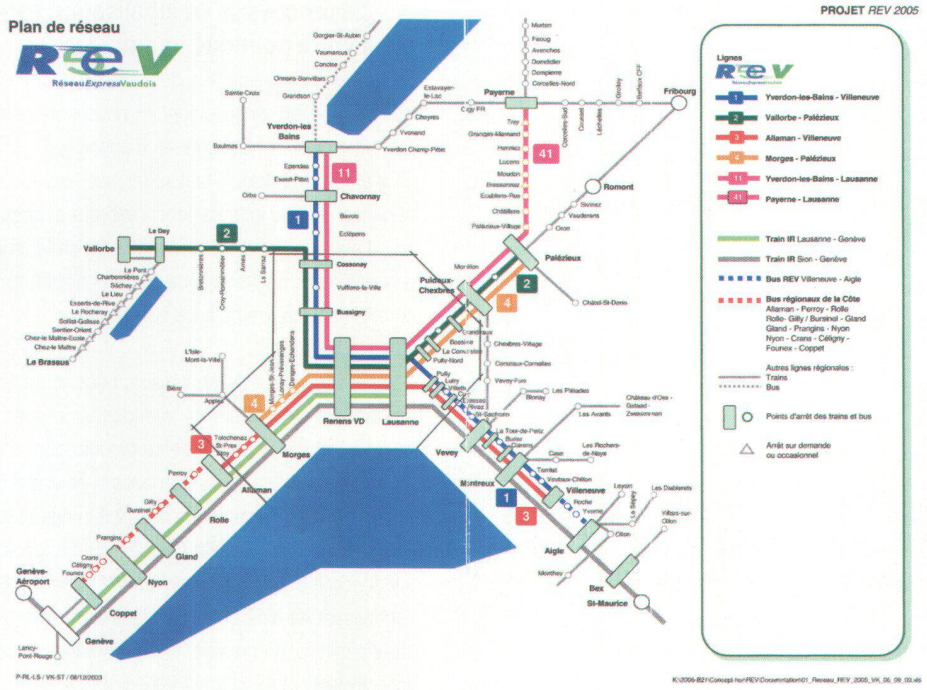
Ces investissements présentent un autre intérêt pour les CFF, celui de générer un trafic voyageurs supplémentaire. On constate en effet que les usagers de ces nouveaux commerces, bureaux ou logements se déplacent beaucoup en train. Avec une circulation automobile saturée dans les centres urbains, le rail devient très concurrentiel (également complété par la location de voitures, de type Mobility). Les locataires et les usagers trouvent ainsi leur compte dans cette nouvelle mobilité dans la mesure où elle leur permet de réduire, voire de supprimer, l'usage d'un véhicule privé.

Nous investissons toujours afin d'encourager cette synergie, bénéfique aussi bien pour les CFF que pour les usagers et la collectivité. Imaginez que chaque jour les gares suisses enregistrent le passage de 1.3 million de visiteurs: c'est une situation formidable, sur laquelle nous veillons jalousement en rendant les gares encore plus attractives (notamment pour les pendulaires) avec des services tels que commerces, hébergement, etc.

**Quelle est votre stratégie en matière d'investissements?**

Nous définissons des orientations générales et des priorités selon des critères géographiques d'une part et sectoriels (type d'activité) d'autre part.

Géographiquement, nous recherchons les emplacements les plus prometteurs, en tenant compte du poids économique et des déplacements dans chaque région et situation. L'effort est réparti sur plusieurs sites, au gré des occasions, ne serait-ce que pour diviser les risques.




*Projet du réseau REV/document de travail 2003*

*La desserte de l'agglomération lausannoise est intense (et justifie d'ailleurs la réalisation d'une gare entre Lausanne et Renens)*

L'emplacement doit être extrêmement proche d'une gare, pour mieux être connecté au trafic ferroviaire: par exemple une distance de cinquante mètres au maximum pour des bureaux. Ceux-ci représentent une part importante de nos investissements (ainsi, comme récemment 2'000 m2 en gare de Berne). Nous envisageons de construire à Bâle (des bureaux, des logements) et nous avons de nombreux projets à Neuchâtel, Bienne, Saint-Gall, Coire... Certaines gares moyennes, ou apparemment périphériques, peuvent aussi devenir très intéressantes lorsque le flux de passagers, généralement des pendulaires, est important. A Zurich, on mentionnera les gares de Stadelhofen, Oerlikon et Altstätten, en Suisse romande Morges, Renens, Malley ou La Praille.

Plus on s'oriente vers l'ouest de la Suisse et plus le potentiel inexploité des transports publics est important. On compte 500 000 visiteurs quotidiens à Zurich, 60 000 à Lausanne et seulement 30 000 à Genève/ Cornavin. La Suisse romande est en retard dans ses projets de RER, auxquels les cantons doivent contribuer, en particulier à Genève où le CEVA (Cornavin-La Praille-Annemasse) reste à réaliser.

## Le logement vous intéresse-t-il?

Oui, beaucoup. Actuellement, nous encaissons 20 millions de loyers annuels provenant des logements que nous mettons en location, avant tout des logements de fonction. Nous souhaitons développer le secteur résidentiel et nous y sommes incités par plusieurs constats:

1) Le succès de réalisations récentes démontre le vif intérêt pour les logements. A la gare de Bâle, le projet des architectes Herzog & de Meuron (voir les illustrations) comprend des bureaux, des commerces ainsi que des logements, ces derniers parce que les autorités exigeaient 25% de surfaces consacrées à l'habitation. Cette condition pouvait apparaître comme un frein, mais finalement la partie résidentielle est devenue l'un des moteurs du projet: tous les logements seront probablement loués très rapidement.

2) Certains terrains vendus par les CFF, je pense notamment au Röntgenareal sur le faisceau des voies entrant en gare de Zurich, ont rencontré de suite un vrai succès dans le domaine du logement.

3) La plupart des habitants ne « craignent » pas le chemin de fer, mais au contraire finissent par le percevoir comme un paysage en soi. Au Röntgenareal, des balcons donnent sur les voies et sont fortement utilisés! Les nuisances existent, mais sont bien mieux acceptées que celle du trafic automobile : une voie ferrée n'est pas une autoroute.

4) Les sondages auprès des utilisateurs potentiels, effectués avant tout projet d'importance au titre d'études de marché, nous montrent également un grand intérêt à la proximité d'une gare qui est perçue comme un atout en matière de mobilité.

*A côté de la gare de Renens, une des propriétés CFF les plus intéressantes*

Aux CFF, les discussions internes progressent vers une reconnaissance de ce secteur comme potentiellement aussi intéressant pour du logement que pour des bureaux ou des commerces.

### Resterez-vous propriétaires de tous les terrains ferroviaires?

Non, bien sûr. En principe, seuls les terrains proches des gares peuvent nous intéresser en tant que maître de l'ouvrage. Après avoir procédé, en fonction de nos priorités, à ce tri, il reste de nombreux terrains et objets intéressants pour d'autres partenaires. La pratique systématique de la vente par Internet procure actuellement un chiffre d'affaires annuel d'environ quarante millions, pour des objets mineurs ou moyens.

Quant aux terrains plus importants, sur lesquels nous ne voulons pas investir, nous les vendons plutôt à des institutions: caisses de pension, coopératives... En principe, la vente est ouverte publiquement, évitant les accords exclusifs. Nous envisageons d'ailleurs de mandater des sociétés pour mieux structurer ce processus de vente.

Face à la pénurie de logement, les CFF sont un acteur important grâce à leurs terrains. Nous disposons entre autres de 20 000 m2 à Malley/ Lausanne, de 100 000 m2 à La Praille (pour 60 000 m2 de logements soit 600 appartements) et de 100 000 m2 à Zurich Stadtraum HB. Sur ce seul site, dont nous ne voulons réaliser que 10 à 15%, nous avons un potentiel immobilier de 2 milliards.

### Le processus de légalisation est-il un obstacle à votre politique immobilière?

Nous le considérons davantage comme une opportunité que comme un inconvénient et nous nous efforçons d'éviter les situations de blocage et d'opposition, en anticipant les problèmes potentiels. Il faut se rappeler que la Suisse est petite et dense, que les intérêts sont nombreux et parfois contradictoires, il est vrai, mais souvent moins qu'on le croit. La synthèse des différents points de vue reste possible, en essayant sincèrement de créer une base consensuelle.

Dès le début du processus, nous cherchons à recenser les intérêts des différents interlocuteurs, avec une attention particulière à la méthode de communication. Il est intéressant de constater qu'en Suisse un accord peut être trouvé sur des points concrets même avec des personnes apparemment très à cheval sur des questions de principe ou idéologiques. Quant à la fonction publique, elle contribue fortement à nos projets en centralisant les différents arbitrages et décisions que comprend toute planification urbaine, tout en défendant les intérêts de la collectivité.

*Propos recueillis par François Jolliet*

### Nuisances

**Le bruit est-il un obstacle majeur à la réhabilitation des friches ferroviaires? Le train sous les fenêtres est-il acceptable?**

Selon Laurent Staffelbach, on s'accoutume plus facilement au rail qu'à la route, comme le montrent plusieurs immeubles de logement dont les séjours et balcons, orientés sur les voies, donnent pleinement satisfaction.

Au-delà de cette relative accoutumance des habitants, il existe des dispositions architecturales et constructives pour les protéger. Une distribution intelligente du plan permet parfois de placer face au rail des locaux moins sensibles (sanitaires, cuisine, circulations...) de manière à créer un bon écran à l'intérieur de l'appartement. Une isolation phonique efficace de l'enveloppe - murs, toiture et surtout fenêtres – est de toute manière nécessaire pour satisfaire aux exigences des lois et normes SIA.

Enfin, un système de renouvellement d'air, outre ses avantages écologiques (cf. à ce propos notre article sur Minergie), permet de garder les fenêtres fermées, même la nuit, sans perte de confort et d'hygiène. Cette technique relativement simple, accompagnée de fenêtres bien isolées, résout souvent à elle seule une grande partie du problème.