

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2009)

Heft: 3

Artikel: Les Chemins de fer fédéraux : producteurs de terrains délaissés ou promoteurs d'un patrimoine foncier inégalé?

Autor: Boget, Ernest

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-957346>

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: 24.01.2026

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

Les Chemins de fer fédéraux: producteurs de terrains délaissés ou promoteurs d'un patrimoine foncier inégalé?

ERNEST BOGET

Ingénieur civil diplômé de l'EPFL (1972).
Travaille aux CFF depuis 1988 en qualité chef de projet Rail 2000, puis comme responsable du service de l'environnement à Lausanne (unité de Management des projets). Dirige l'exécution du programme d'assainissement ordinaire du bruit ferroviaire en Suisse romande.
Entretien réalisé par Pierre Meylan et Jean-Daniel Rickli, rédaction de COLLAGE

En qualité de plus important propriétaire foncier de Suisse, les CFF laissent-ils, volontairement ou non, certains de leurs terrains sans aménagement? Depuis le 1^{er} janvier 1999, passage de la régie fédérale à la société anonyme, l'entreprise est réorganisée en quatre divisions distinctes: Voyageurs, Cargo, Infrastructure et Immobilier. Depuis lors, la mission des CFF a évolué et les friches ferroviaires situées en milieu urbain ou à proximité des gares font l'objet d'une mise en valeur systématique par la division Immobilier. L'exiguïté du territoire suisse n'offre plus guère d'opportunité à de vastes étendues en marge de l'aménagement. C'est ce que M. Ernest Boget, ingénieur EPFL et responsable environnement aux CFF, a confirmé à COLLAGE dans un entretien.

En qualité de responsable environnement, êtes-vous le témoin de terrains appartenant aux CFF qui seraient délaissés ou à l'abandon?

Mon activité consiste à vérifier la compatibilité des travaux d'infrastructure et des ouvrages d'art avec l'importante législation fédérale en matière de protection de l'environnement, notamment des milieux naturels. Je suis donc souvent appelé à donner mon avis sur ces terrains, sur leur valeur naturelle et leur valorisation possible pour des activités commerciales. A ce titre, je considère que les terrains qualifiables de délaissés sont rares.

Pourtant autour des gares, il existe bel et bien des cas de terrains laissés en friche, notamment à Vallorbe.

En effet, le cas de Vallorbe n'est pas unique mais il est assez spécifique aux zones de frontières où les activités ont changé pour des raisons historiques ou politiques, notamment en matière de stratégie de l'exploitation des lignes ferroviaires. L'actuelle stratégie des CFF et de la SNCF en matière de transit des marchandises a fait perdre de l'importance à la gare de Vallorbe dans laquelle ne s'arrêtent plus que les TGV et les trains appartenant au réseau express régional. L'importante plateforme de tri ferroviaire a perdu de son attrait et les terrains sont en attente d'une nouvelle affectation. Fait insolite, ces terrains provisoirement libres de toute activité humaine sont peu à peu colonisés par la nature et la faune. Ainsi, à Vallorbe, des spécialistes ont trouvé des concentrations hors norme de vipères, espèce protégée en Suisse.

Il existe d'autres exemples aux points de frontière. A Genève, une partie des installations de la gare des Eaux-Vives est actuellement à l'abandon. Cependant, l'avenir de ces surfaces est assuré car elles seront totalement réaménagées dans le cadre du projet de nouvelle ligne ferroviaire franco-suisse entre Cornavin, les Eaux-Vives et Annemasse (CEVA). Cette zone de gare se trouve aujourd'hui au centre d'une vaste réflexion urbaine faisant l'objet d'un périmètre d'aménagement coordonné (PAC).

Dernier exemple, celui de la gare du Bouveret. Avec ses installations surdimensionnées, elle fait apparaître, aujourd'hui encore,

les traces d'un passé glorieux lié à la «ligne du Tonkin» reliant le Bouveret à Evian. Cette liaison, mise en service à la fin du XIX^e siècle, a vu le transport de voyageurs transféré sur la route dès 1938. La réhabilitation de ce tronçon permettrait de redonner une certaine valeur à ces surfaces en attente.

Les CFF font-ils de la valorisation naturelle de manière involontaire avec ces terrains?

En quelque sorte, mais la préservation des milieux naturels fait partie d'une préoccupation constante de notre part. Par exemple, les talus qui bordent les voies ferrées font l'objet d'un entretien peu intensif. Limiter le nombre de fauches nous permet de remplir un objectif d'économie tout en favorisant le développement d'espèces diverses. Il s'agit là de protection passive mais une protection active fait également partie de nos obligations dans le cas de surfaces de compensation liées à la réalisation de nouvelles infrastructures. La création de la 3^e voie entre Coppet et Genève dans le cadre de la 1^{ère} étape de Rail 2000 en donne un exemple. Ces travaux nécessitaient des emprises sur des talus qui abritaient une espèce d'orchidée protégée. En collaboration avec le jardin botanique de Genève, les plantes ont été extraites, mises en «nurserie» pendant la période des travaux puis replantées dans les nouveaux talus où elles font l'objet d'un soin spécial. Dans d'autres cas, l'extension de nos infrastructures implique la création de zones naturelles en compensation d'impacts sur l'environnement. Ces aménagements nécessitent l'acquisition de nouveaux terrains destinés uniquement à la nature. Hormis ces cas particuliers, les CFF veillent à ne pas laisser des terrains sans entretien qui deviendraient des biotopes et rendraient plus difficile la réalisation de futurs projets. Les friches ferroviaires sont, le plus souvent, de petites dimensions. C'est le cas de certaines voies de débords qui ne sont plus utiles ni à la desserte de marchandises ni à l'entretien des installations ferroviaires. Elles sont, le plus souvent, déséquipées en attendant un nouvel usage. Sur ces surfaces, seul le ballast reste. Une fois aplani, il est souvent colonisé par des plantes pionnières.

La morphologie du territoire suisse joue-t-elle un rôle dans la gestion des terrains devenus «inutiles»?

Incontestablement. L'exiguïté de notre territoire nous contraint à une gestion intensive de nos biens-fonds. La Suisse connaît une situation qui n'est pas comparable à nos grands voisins. Ces derniers possèdent souvent, aux abords de leurs installations, d'importants terrains en friche qui attendent un usage ultérieur. Les CFF n'ont pas de situation analogue. Les zones désaffectées sont rares. Sur l'arc lémanique, les gares de triage de Denges et de Renens, situées au cœur de l'agglomération Lausanne-Morges, peuvent faire rêver les urbanistes pleins de projets, mais la modi-



[ILL. 1]



[ILL. 2]



[ILL. 3]



[ILL. 4]

[ILL. 1-4] La plateforme
ferroviaire de Vallorbe
laissée en attente
(Photos: Manuel Rickli)

fication – même partielle – de l'usage de ces surfaces est difficile car, pour l'instant, toutes leurs installations sont nécessaires. Je comprends cependant le regard porté par les urbanistes sur ces terrains qui les considèrent comme des réserves constructibles très bien situées au cœur de grandes agglomérations. Des possibilités existent néanmoins avec des terrains situés aux abords immédiats de grandes gares ayant servi par le passé d'interface pour les marchandises entre le rail et la route. Des projets de valorisation de ces espaces sont actuellement à différents stades de réalisation à Neuchâtel, Morges ou Vevey. L'affectation prévue par ces projets est de nature diverse: logements, commerces, locaux administratifs, parkings relais. Dans tous les cas, il s'agit de tirer le meilleur parti de ces parcelles en vue d'une utilisation rationnelle et qualitative de notre territoire.

Est-ce à dire que les terrains CFF en marge de l'aménagement se font de plus en plus rares?

Oui, c'est le cas pour toutes les grandes gares déjà citées. Il en reste à proximité de gares moins importantes bien que pour la grande majorité, les surfaces disponibles aient déjà trouvé un nouvel usage sous forme de parkings d'échange pour faciliter l'accessibilité au chemin de fer.

Dans tous les cas, nous pouvons conclure que le fait de laisser temporairement des terrains à l'abandon relève davantage d'un mode de gestion du territoire que d'un état de fait. Ce mode de gestion évolue en fonction des objectifs de la planification ferroviaire.

LA POLITIQUE FONCIÈRE DES CFF

Depuis l'entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1999 de la nouvelle loi fédérale sur les chemins de fer, le statut des CFF est passé de régie fédérale à société anonyme. Cela a induit un changement de politique pour une meilleure mise en valeur des terrains disponibles ou qui n'étaient plus directement utiles à l'exploitation du réseau. Cette tâche incombe à la division CFF Immobilier qui assume le rôle de propriétaire et de gérance pour les immeubles des CFF. Dans le cadre d'une mise à profit de leurs biens fonciers, les CFF mettent en vente ou participent à des promotions immobilières d'objets non stratégiques, par exemple les zones sans rapport direct avec l'exploitation ferroviaire ou qui ont perdu leur fonction telle que les anciennes cours marchandises. Les recettes serviront à l'amortissement partiel du prêt des caisses de pensions et au financement d'une partie des projets d'investissements. Car les CFF projettent, dans les six prochaines années, d'investir près de CHF 1.6 milliard dans le secteur immobilier, entre autres dans des objets de rendement de premier ordre sur des sites importants sur le plan stratégique en termes d'interfaces avec les grandes gares, mais aussi directement dans les gares. Des revenus réguliers seront ainsi garants d'une création de valeur durable et de l'attrait suscité par l'environnement des gares.

ZUSAMMENFASSUNG

Randflächen der Bahn: Überbleibsel oder unübertrefflicher Grundbesitz?

Mit dem Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes am 1. Januar 1999 wurden die SBB von einem Regiebetrieb des Bundes in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Damit einher ging eine neue Politik zur besseren Nutzung der verfügbaren oder für den Bahnbetrieb nicht mehr direkt benötigten Flächen. Seither werden die Bahnbrachen im städtischen Raum oder in Bahnhofsnähe durch SBB Immobilien systematisch aufgewertet. Werden Flächen von den SBB ungenutzt gelassen, so erfolgt dies gezielt. Bekannte Beispiele – in Vallorbe (VD), Bouveret (VD) oder Eaux-Vives (GE) – finden sich in Grenzgebieten, in denen sich die Nutzung aus historischen oder politischen Gründen verändert hat. Diese Orte wurden von der Planung nicht vergessen. Die tatsächlich sich selbst überlassenen Flächen sind klein. Sie entstehen meistens durch das Aufgeben der Verladegleise, die für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigt werden. Aufgrund der Geländemorphologie ist die Situation in der Schweiz nicht mit jener in den Nachbarländern vergleichbar. Wenn Flächen vorübergehend sich selbst überlassen werden, ist dies eher eine Form der «extensiven» Bewirtschaftung als eine Gegebenheit an sich. Diese entwickelt sich entsprechend den Zielen der Eisenbahnplanung weiter.