



Immobiliers CFF

Examen de l'identification et de la réaffectation des biens immobiliers non destinés à l'exploitation

L'essentiel en bref

Les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) font partie des principaux propriétaires fonciers de Suisse, puisqu'ils possèdent des terrains d'une superficie totale de 97 km², ce qui équivaut à peu près à la moitié du canton de Zoug. Près d'un cinquième de cette superficie comprenant 3500 bâtiments n'est pas affecté à une utilisation ferroviaire.

La division Immobilier est chargée de gérer de manière professionnelle les biens immobiliers non nécessaires à l'accès au réseau, de s'aligner sur les besoins du marché et, ainsi, de renforcer la solidité financière des CFF. Les bâtiments et installations indispensables au réseau, c'est-à-dire les surfaces de transport (par ex. réseau ferroviaire, postes d'aiguillage), sont la propriété de la division Infrastructure. Celle-ci entretient les surfaces de transport existantes, planifie les nouvelles constructions et les extensions et développe le réseau ferroviaire avec des perspectives allant jusqu'à 30 ans.

Le Contrôle fédéral des finances (CDF) a examiné comment les CFF déterminent les surfaces foncières qui ne sont plus destinées à l'exploitation ferroviaire et comment leur réaffectation est décidée.

Gestion active pour réaliser les objectifs financiers du propriétaire

La Confédération gère les CFF par l'intermédiaire d'objectifs stratégiques fixés pour quatre ans. Les CFF doivent réaliser un bénéfice raisonnable dans les secteurs non soumis à indemnisation. On s'attend ainsi à ce que la division Immobilier verse chaque année une compensation financière de 150 millions de francs à l'infrastructure et contribue à l'assainissement de la caisse de pensions. Pour atteindre les objectifs financiers du propriétaire, le secteur Immobilier doit générer 245 millions de francs par an pendant les 20 prochaines années, ce qui implique la cession future d'une partie du portefeuille immobilier, en plus des revenus locatifs.

Les CFF ont réparti leurs biens immobiliers en trois portefeuilles (production ferroviaire, gares et objets de placement) et ont défini des stratégies de gestion qui sont régulièrement actualisées. Cela permet d'optimiser le potentiel de création de valeur de ces sites, afin de générer des recettes locatives ou des produits de vente supplémentaires. On peut, par exemple, citer les 80 sites de développement pour lesquels la division Immobilier a élaboré des projets de réaffectation concrets.

D'après le rapport du Conseil fédéral sur la réalisation des objectifs stratégiques 2010, la division Immobilier des CFF a obtenu de bons résultats, comme l'année précédente, et a ainsi répondu aux attentes grâce à la mise en œuvre des stratégies immobilières définies.

Regroupement des sites présentant le plus fort potentiel de création de valeur

Les CFF ont déterminé tous les biens immobiliers non destinés à l'exploitation pour la dernière fois en 2006 et les ont affectés à la division Immobilier. Depuis, l'identification de ces biens immobiliers n'est pas systématique. Elle est toutefois régulière dans certains cas isolés, généralement sous l'impulsion de cette division ou d'une demande émanant de tiers.



Le CDF estime qu'une procédure claire est nécessaire afin d'identifier systématiquement les nouvelles exigences applicables aux sites ferroviaires existants et d'évaluer ces derniers en vue d'une éventuelle mise à disposition. D'après lui, il faudrait également examiner si des incitations financières destinées à la division Infrastructure permettraient d'insuffler une dynamique supplémentaire au développement du potentiel de création de valeur.

Garantie de la pesée des intérêts en présence

Une procédure de mise à disposition s'applique avant l'exploitation commerciale de terrains et d'immeubles. Les CFF s'assurent ainsi qu'aucun objet encore nécessaire à l'exploitation ne soit cédé. Cette procédure met en parallèle les intérêts de la division Infrastructure (garantie de sites nécessaires au développement du réseau) et ceux de la division Immobilier (attrait économique des sites en vue d'une réalisation), ce qui permet de les évaluer raisonnablement.

Eu égard à la retenue de la division Infrastructure en matière de mise à disposition, il est possible qu'une utilisation plus rentable ne soit pas recherchée systématiquement. Le CDF recommande donc que les aspects liés à la rentabilité soient automatiquement pris en compte dans cette procédure à partir d'un certain volume financier.

Frais de déconstruction pris en charge par la division Immobilier

Le financement des frais liés à l'achat et à la vente de terrains et d'immeubles est défini dans une réglementation interne aux CFF. L'application de cette dernière conduit cependant à des incertitudes, notamment en ce qui concerne les frais de déconstruction des infrastructures (par ex. voies, caténaires, etc.). Certains interlocuteurs du CDF ont relevé que le financement de ces déconstructions fait partie intégrante de l'accord sur les prestations conclu entre la Confédération et les CFF et qu'il devrait dès lors être assumé par la division Infrastructure. Le CDF recommande que les doutes existants soient clarifiés en accord avec l'Office fédéral des transports (OFT) dans le cadre de la révision actuelle des directives correspondantes.

Dans les études de cas examinées, le CDF a constaté que la division Immobilier avait pris en charge tous les frais correspondants lors d'une cession, ce qui signifie que l'accord sur les prestations entre la Confédération et les CFF n'est pas impacté. Cette pratique est logique, étant donné que les biens immobiliers constituent aujourd'hui des valeurs comptables de la division Infrastructure et que les produits des ventes sont entièrement affectés à la division Immobilier. Elle présente d'ailleurs l'avantage suivant: la division Immobilier peut poursuivre ses projets indépendamment des ressources financières de la division Infrastructure.

Les CFF soutiennent les recommandations du CDF et mettront notamment en place dans la division Infrastructure une unité organisationnelle chargée de l'analyse systématique et régulière du portefeuille des infrastructures. Cela garantira une identification automatique des sites qui ne sont plus destinés à l'exploitation ferroviaire, en vue d'une nouvelle utilisation.

Texte original en allemand