

# STRATÉGIE CANTONALE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

## — DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS



**ÉDITEUR**

Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) du Canton de Vaud  
Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR)  
Place de la Riponne 10  
CH - 1014 Lausanne

[www.vd.ch/transport-marchandises](http://www.vd.ch/transport-marchandises)

*Pour accéder au rapport complet*

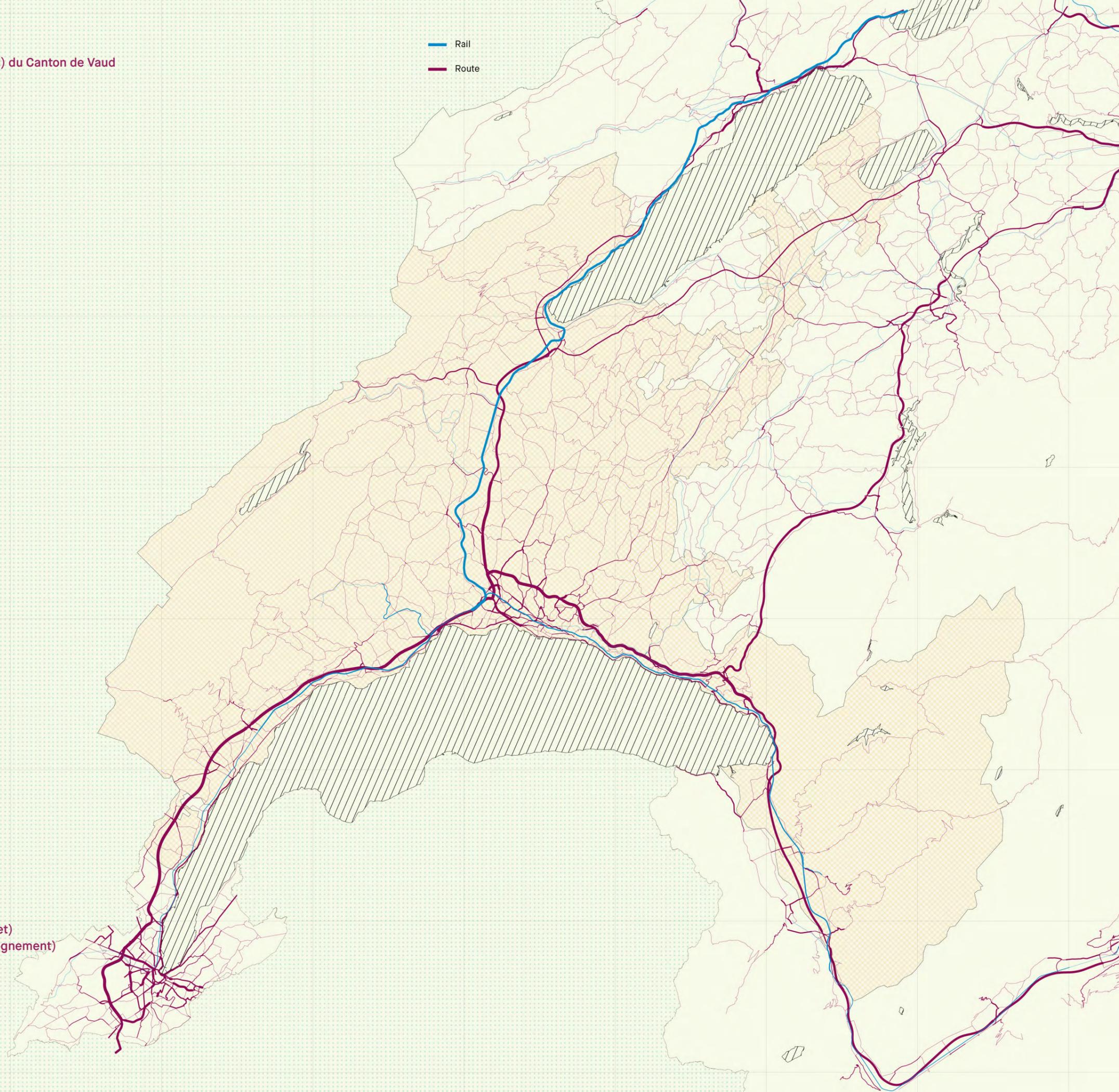


Rail  
Route

**CRÉDITS**

Rédaction	Frédéric Clerc, DGMR (responsable de projet) Prof. Olivier Gallay, UNIL, HEC, DO (accompagnement)
Adaptation graphique	actéon ( <a href="http://www.acteon.ch">www.acteon.ch</a> )
Impression	Imprimerie Baudat, Lausanne et l'Orient
Photos	Eric Frigière
Illustrations	actéon ( <a href="http://www.acteon.ch">www.acteon.ch</a> )

Mai 2021



# PRÉFACE



**Nuria Gorrite,**  
Présidente du Conseil d'État,  
Cheffe du Département des  
infrastructures et des  
ressources humaines

Nous voulons un Canton qui conserve sa qualité de vie, la robustesse de ses infrastructures et son succès économique dans les décennies à venir. Afin d'éviter des changements climatiques dangereux qui viendraient mettre en danger ces atouts, le Conseil d'État a doté le Canton d'un Plan climat ambitieux qui s'inscrit dans une politique de mobilité multimodale cohérente.

Or les déplacements qu'il s'agit de favoriser, de gérer et d'optimiser ne sont pas seulement ceux des personnes, mais aussi les déplacements des marchandises. Le Canton de Vaud veut se doter d'une stratégie pour un développement durable du transport de marchandises et de la logistique sur le territoire cantonal à l'horizon 2023 pour répondre à l'augmentation constante des volumes de marchandises. Un État stratège doit organiser la mobilité des biens la plus efficace possible afin de favoriser l'emploi et l'attractivité du Canton, tout en réduisant les pollutions.

Ce document, élaboré par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), est la première étape de l'élaboration de cette stratégie. Réelle feuille de route, son objectif principal est d'établir un diagnostic et une cartographie de la situation actuelle dans le canton, afin de comprendre les défis et enjeux et de faire émerger des lignes directrices claires.

Cette étude propose d'une part une analyse quantitative des flux physiques au sein du Canton ainsi que de leur évolution afin de mettre en exergue les pistes d'amélioration. D'autre part, elle fournit un catalogue des principales tendances afin que le canton de Vaud puisse se préparer aux évolutions des pratiques et de la technologie.

La situation actuelle montre une forte disparité des besoins entre les régions, ainsi que des spécificités marquées entre différentes filières économiques. Alors qu'à l'instar de la Confédération, le canton de Vaud souhaite favoriser l'usage du transport ferroviaire, on observe encore une utilisation prépondérante du transport routier. De plus, l'urbanisation implique une intensité logistique grandissante dans les centres-villes. L'essor du commerce en ligne et des livraisons directes au consommateur a de fortes implications sur les mouvements de marchandises, notamment sur le dernier kilomètre, ce que la crise du coronavirus a souligné.

De nombreuses pistes existent pour répondre à ces défis. La numérisation et le partage de données ouvrent la porte à une gestion plus efficace des mouvements de marchandises. Une plus grande collaboration entre les différents acteurs privés, associatifs et institutionnels permet une meilleure mutualisation et consolidation des flux. Ce document de diagnostic émet des orientations stratégiques prioritaires à approfondir d'ici à 2023, afin de générer une collaboration entre les acteurs de la logistique et de permettre la mise en place de solutions pérennes, pour le bien-être de tous.

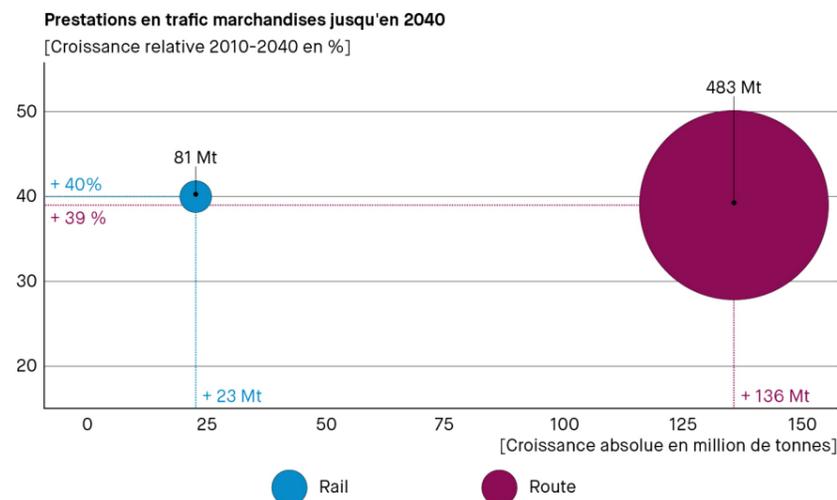


# ENJEUX D'UNE STRATÉGIE CANTONALE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Inhérent à l'ensemble de la chaîne de valeur industrielle, le transport de marchandises fait office de cheville essentielle à l'économie réelle : de l'acheminement des matières premières, en passant par la distribution de produits finis ou semi-finis et la livraison des biens de consommation, jusqu'au recyclage et à l'élimination des déchets. Cette chaîne d'approvisionnement a pour but d'assurer des flux de marchandises efficaces, ceci autant pour les besoins des entreprises que pour ceux des consommateurs finaux. La grande majorité des secteurs économiques sont concernés par les services logistiques, de l'agriculture à l'industrie lourde, en passant par le commerce de détail ou la construction. Les professionnels des milieux logistiques doivent faire face à un secteur en pleine mutation et adapter leurs modèles d'affaires en conséquence. Les habitudes d'achat des consommateurs évoluent et s'appuient désormais davantage sur les services de livraison à domicile. Paradoxalement, la sensibilité envers une consommation locale et responsable gagne également en importance. Par conséquent, les solutions proposées par les professionnels de la logistique se doivent d'évoluer également. Cette réalité accentue la pression sur la rentabilité des entreprises actives dans ce domaine et, de manière ultime, pourrait influencer la viabilité même de ce marché.

Les dernières prévisions de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) prévoient une augmentation significative du volume de marchandises transportées à l'échelle nationale, ceci à hauteur de 37% entre 2010 et 2040. Le volume total des flux de marchandises est, toujours selon l'ARE, appelé à augmenter de 20% dans les deux prochaines décennies pour atteindre un total annuel de 574 millions de tonnes (Mt) échangées en Suisse. D'un point de vue national, les prévisions de l'ARE indiquent une augmentation relative du trafic ferroviaire un peu plus importante que celle du trafic routier entre 2010 et 2040. Néanmoins, sur cette même période, le trafic routier aura la plus forte augmentation en termes de quantité transportée en valeurs absolues. En effet, entre 2010 et 2040, il est prévu que 23 Mt supplémentaires soient transportées par le rail, alors que 136 Mt le soient par la route.

→  
Figure 1  
Perspectives d'évolution du trafic de marchandises entre 2010 et 2040 selon l'ARE



Pour le canton de Vaud, l'ARE s'attend à une augmentation de 42% du transport de marchandises par la route entre 2010 et 2040. Considérant le dynamisme de croissance économique et d'évolution démographique du canton de Vaud, cette valeur est supérieure aux prévisions nationales. L'augmentation du volume de marchandises transportées, l'intensification des échanges en milieu urbain générés notamment par le boom du commerce en ligne et la densification des villes, ainsi que la question du report modal entre la route et le rail posent un certain nombre de défis pour les années à venir. La réponse du canton vis-à-vis de ces évolutions est centrale tant les enjeux sur la mobilité, l'environnement, l'économie ainsi que sur l'aménagement du territoire sont prépondérants.

À travers la validation en février 2018 à l'unanimité de l'exposé des motifs et projet de décret (EMPD) demandant un financement cadre, le Grand Conseil a chargé le Conseil d'État de poursuivre l'objectif d'élaborer une stratégie dédiée à la thématique du transport de marchandises. Cette stratégie devra notamment permettre de répondre aux principaux défis inhérents à cette activité, d'assurer une planification adéquate des infrastructures nécessaires à l'évolution des activités logistiques et de renforcer la collaboration avec les acteurs concernés.

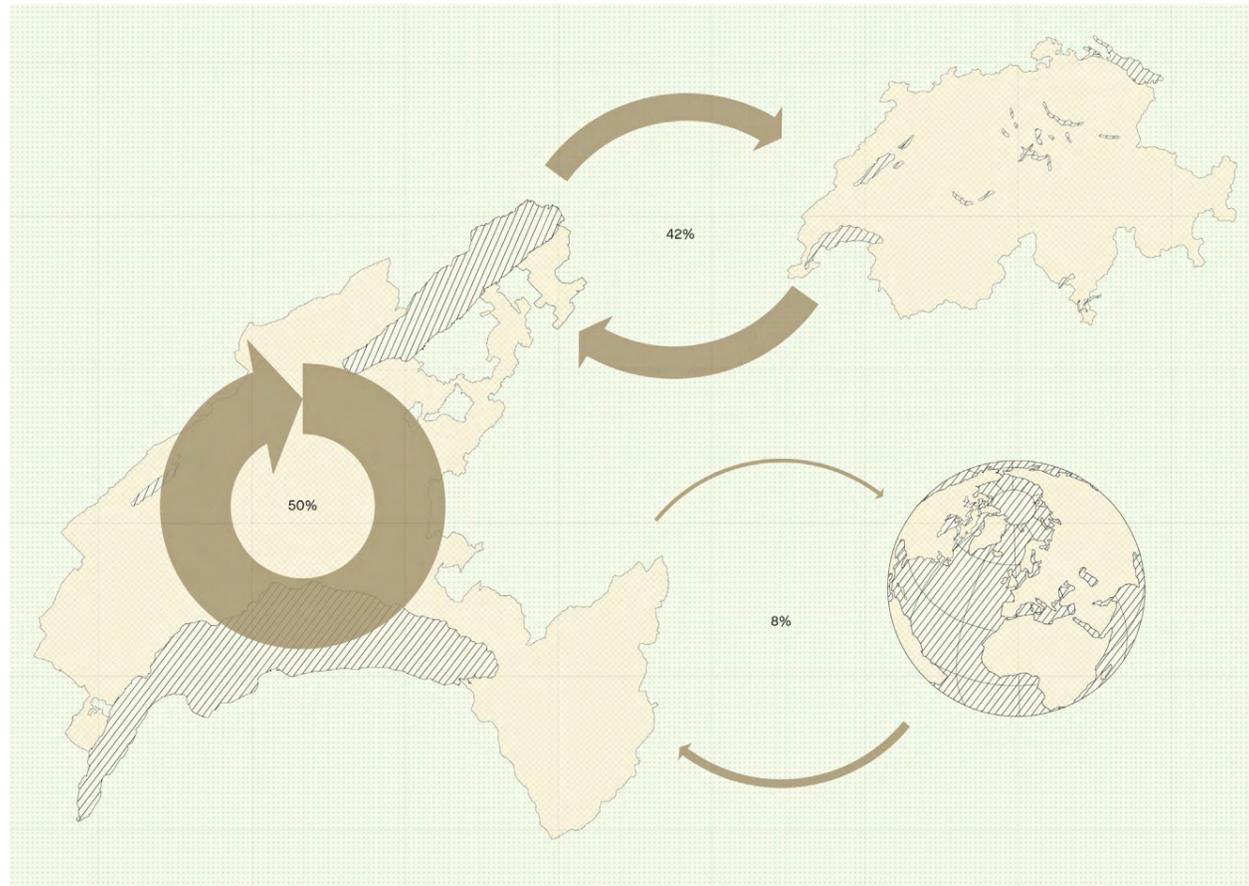
Le présent document de synthèse résume l'information contenue dans le rapport complet associé et disponible sur le site de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR)<sup>[1]</sup> ou en scannant le code QR affiché en 2<sup>e</sup> de couverture et au dos du document. Ce rapport est une feuille de route permettant d'exposer les intentions associées à l'élaboration de la stratégie cantonale relative au transport de marchandises. Afin de favoriser le dialogue entre les multiples acteurs concernés, ce rapport livre un diagnostic de la situation actuelle. À travers une analyse quantitative détaillée des flux de marchandises prenant place au sein des frontières cantonales, il identifie notamment les spécificités régionales, l'évolution temporelle et la répartition de ces échanges entre les différentes filières économiques. De plus, le rapport complet contient un examen du cadre juridique offrant au lecteur un catalogue non exhaustif des principales bases légales en lien avec le transport de marchandises. Enfin, il apporte un approfondissement des principales tendances observées dans le milieu de la logistique ainsi que des futures évolutions technologiques envisagées.

Basé sur ces éléments de diagnostic, mais également sur le résultat des actions entreprises par l'État dans le passé ainsi que sur les différentes consultations auprès des acteurs logistiques à l'échelle cantonale, le rapport identifie les cinq orientations stratégiques suivantes :

- N°1 Soutenir l'utilisation accrue du rail**
- N°2 Améliorer la gestion de la logistique urbaine**
- N°3 Définir une typologie efficace des sites logistiques**
- N°4 Renforcer la collaboration entre l'État et les acteurs privés**
- N°5 Favoriser l'innovation et le développement technologique**

Établissant les grands axes de la politique cantonale relative au transport de marchandises, ces orientations stratégiques définissent les besoins d'approfondissements nécessaires pour l'élaboration de cette politique publique à travers la réalisation de seize moyens de mise en œuvre concrets pour les prochaines années, en vue de concrétiser la stratégie cantonale du transport de marchandises.

# DIAGNOSTIC DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LE CANTON DE VAUD



↑  
**Figure 2**  
Marchandises transportées à l'intérieur, depuis et à destination du canton de Vaud

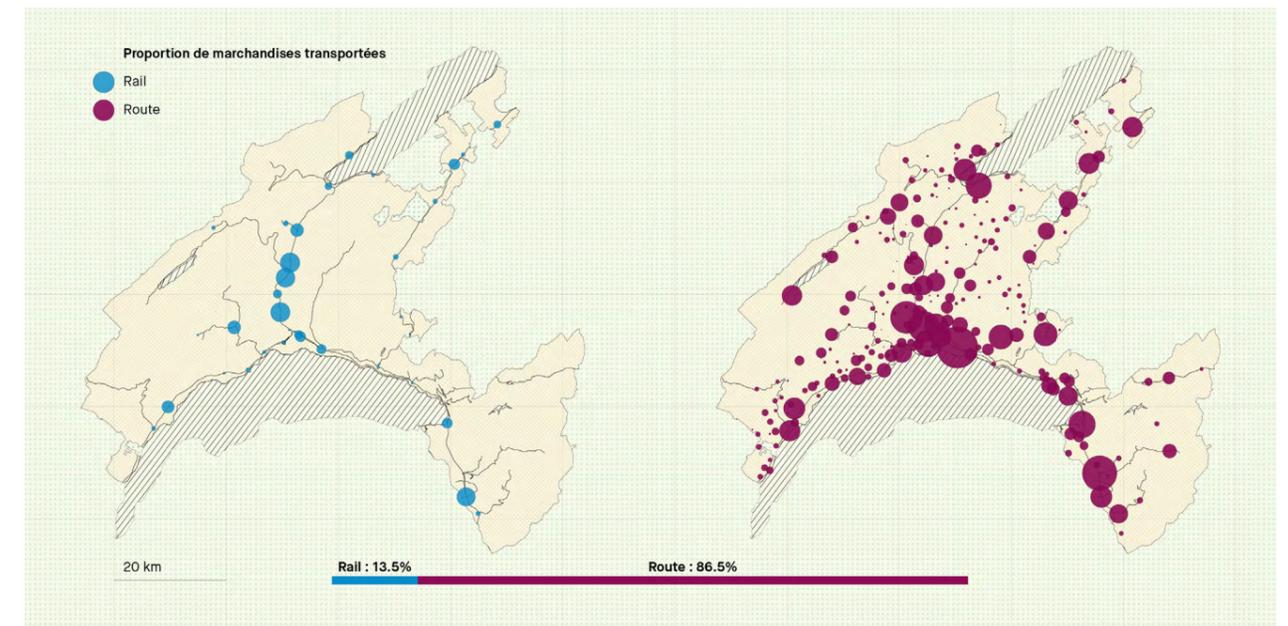
À travers sa position géographique, la Suisse se situe au centre du corridor Rhin-Alpes, reliant les ports de la mer du Nord avec ceux de la mer Méditerranée. La forte importance de ce trafic de transit à l'échelle nationale, soutenue par la politique de transfert vers le rail menée par la Confédération, ne concerne pas directement le canton de Vaud. En effet, n'étant pas traversé par ce corridor principal, les investissements en termes d'infrastructures sur le territoire cantonal ne sont pas intégrés dans les priorités européennes et fédérales qui en découlent.

En excluant le trafic de transit, l'ensemble des échanges de marchandises observés dans le canton de Vaud s'élèvent à 41.8 Mt, ce qui représente 10.4% du total national<sup>[2]</sup>. Près de la moitié de ce trafic de marchandises est constitué de trafic interne, circulant à l'intérieur du canton de Vaud. Le reste des mouvements observés implique que soit l'origine, soit la destination du chargement se déroule à l'extérieur des frontières cantonales. Ce trafic entrant et sortant se divise entre échanges avec la Suisse à hauteur de 41.8% du total cantonal et échanges avec l'étranger à hauteur de 8.6%. Au total, le volume des flux de marchandises entrants (11.9 Mt) est supérieur au volume des flux de marchandises sortants (9.1 Mt). Ceci démontre la légère prépondérance de l'importation sur l'exportation dans le canton de Vaud.

<sup>[2]</sup> Le diagnostic s'appuie sur l'utilisation de deux bases de données distinctes : la statistique du transport de marchandises de l'Office fédéral de la statistique (OFS), et le relevé des échanges ferroviaires de marchandises issu du système d'information Cargo infrastructure des CFF. Toutes les autres sources utilisées pour la réalisation de ce document sont indiquées dans la version complète du rapport.

Exprimée en tonnes transportées, la part modale du rail à l'échelle nationale est égale à 15.7% (68.7 Mt sur le rail comparé à un total de 438.1 Mt échangées en Suisse). Cependant, en omettant le trafic de transit, cette part modale retombe à une valeur de 9.3% (37.3 Mt sur un total de 401.5 Mt). Il apparaît donc qu'une grande majorité des marchandises est transportée par la route. Dans le canton de Vaud, l'estimation de la part modale du rail sans le trafic de transit s'élève à 13.5% en 2018. L'utilisation du train pour les échanges de marchandises s'avère donc plus élevée qu'au niveau national et ce, malgré le fait que le territoire ne se positionne pas sur un corridor principal de fret et que les infrastructures ne bénéficient pas de la politique de transfert à l'échelle nationale ou européenne. En effet, les différentes initiatives d'entreprises privées couplées à l'action de l'État ont permis d'atteindre ces résultats à l'heure actuelle. Néanmoins, le fret ferroviaire reste largement minoritaire en comparaison du routier.

↓  
**Figure 3**  
Proportion modale du transport de marchandises par commune

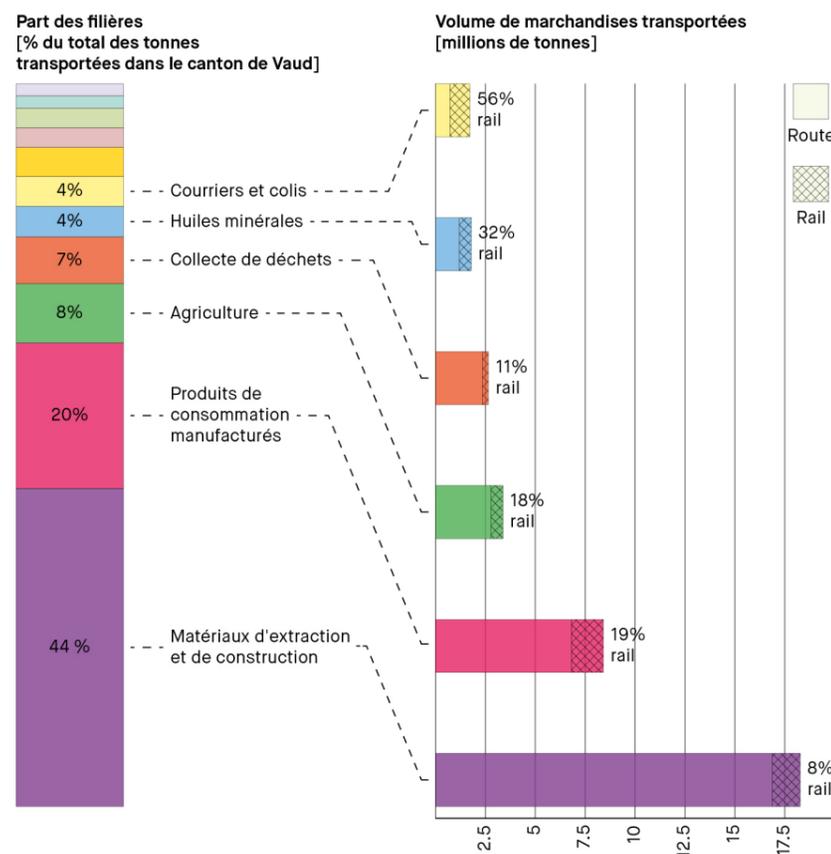


L'analyse quantitative indique que l'utilisation du train est inégalement répartie à travers le canton, et que de fortes disparités existent entre les communes vaudoises. Une forte utilisation du rail est particulièrement visible sur l'axe Lausanne-Yverdon, où l'on trouve notamment les centres de distribution de La Poste à Daillens et à Éclépens. À l'inverse, la part modale du rail est, en comparaison, plus faible dans l'agglomération lausannoise où elle s'élève à 10.1%, alors que cette région urbaine représente près d'un tiers de l'ensemble des échanges cantonaux. Ces chiffres moins élevés peuvent en partie s'expliquer par l'absence d'une plateforme logistique intermodale importante et efficace proche du centre-ville. Les résultats figurant dans le rapport complet présentent ces disparités régionales avec davantage de détails.

Ces importantes disparités régionales sont le résultat d'une forte dépendance à l'évolution des différentes activités économiques. Entre 2015 et 2018, la part modale du rail n'a augmenté que de 0.2% à l'échelle du canton. Toutefois sur cette même période, il apparaît que certaines filières économiques se sont détournées de l'utilisation du rail alors que d'autres ont, pour leur part, favorisé le transport ferroviaire. En effet, les actions des acteurs économiques générant des flux logistiques peuvent avoir des conséquences majeures sur l'évolution du transport de marchandises.

Au niveau cantonal, la filière économique la plus importante est celle des matériaux d'extraction et de construction. À elle seule, elle représente 44% des marchandises transportées dans le canton de Vaud. La filière des produits de consommation manufacturés (comprenant notamment les produits de consommation alimentaire, le textile et les autres produits de consommations manufacturés) représente 20.2% des échanges. Nous trouvons ensuite la filière de l'agriculture avec 8.2% des quantités échangées dans le canton de Vaud. Suivent ensuite la collecte des déchets (6.6%), les produits des huiles minérales (4.3%) et le courrier et colis (4.2%). Ensemble, ces six filières économiques représentent plus de 85% des échanges de marchandises au niveau cantonal.

→  
Figure 4  
Quantités de marchandises transportées et parts modales rail-route par filière économique



L'analyse approfondie de la part modale du rail par filière économique conduite dans le rapport complet dévoile des écarts importants. Avec une part modale de 18.5%, la filière des produits de consommation manufacturés se trouve en première position en termes de quantité transportée par le rail. L'intégration du transport ferroviaire dans les processus d'approvisionnement de sociétés logistiques implantées sur les sites de Cossonay et de Vufflens-la-Ville ainsi que des acteurs principaux du commerce de détail caractérise cette importance. Malgré des volumes transportés moins importants, la filière des courriers et colis présente la part modale du rail la plus élevée (56%). À l'inverse, la filière des matériaux d'extraction et de construction présente une faible part modale du rail. Avec une utilisation du chemin de fer s'élevant à 7.8% des volumes transportés, cette filière tire la part modale du rail au niveau cantonal vers le bas, tant les volumes pour cette filière sont conséquents. De surcroît, en milieu urbain, où l'intensité logistique est la plus forte, l'utilisation du rail pour le transport de matériaux de construction est encore plus basse. Elle s'élève en 2018 à seulement 2.9%.

L'utilisation du rail est intimement liée à la présence et à la proximité d'infrastructures adéquates. Le canton de Vaud compte actuellement 47 infrastructures de transbordement en activité. Néanmoins, il apparaît très clairement qu'un nombre important de celles-ci sont sous-utilisées voire inutilisées. Au vu de l'utilisation effective observée, il semble que cette situation crée un morcellement des échanges et, par conséquent, une certaine inefficacité des infrastructures. Cette situation réduit les économies d'échelle potentielles pour les entreprises ferroviaires ainsi que pour les entreprises utilisatrices du rail. En définitive, la stratégie en matière d'infrastructures utiles au transport de marchandises doit être repensée en collaboration avec les différents acteurs économiques concernés et les pouvoirs publics en charge de l'aménagement du territoire afin d'assurer le maintien et le développement du transport par le rail.

#### CADRE JURIDIQUE

L'examen du cadre juridique en lien avec le transport de marchandises s'inscrit au travers d'une multitude d'éléments visant à favoriser le développement de l'activité logistique tout en préservant la population des nuisances occasionnées. Afin de faciliter sa compréhension, une dissociation entre trois piliers principaux que sont les bases légales, les politiques publiques cantonales et les instruments de planification territoriaux est effectuée.

L'analyse menée dans le rapport complet décrit une série de normes juridiques ayant trait au transport de marchandises, à l'instar de la redevance sur le trafic des poids lourds (RPLP) ou de la loi fédérale sur le transport de marchandises (LTM) par exemple. De plus, le rapport expose également l'influence de certaines politiques publiques cantonales sur ces questions, telles que le Plan climat vaudois ou le plan des mesures OPair de l'agglomération lausannoise. Enfin, le rapport complet identifie également certaines limitations de la législation cantonale. En particulier, il est relevé que la possibilité d'étendre des moyens de soutiens financiers à la réalisation d'installations de transport ferroviaire, d'une part, et de préciser les planifications directrices sur le thème de l'activité logistique, d'autre part, devrait être approfondie.

#### TENDANCES ET ÉVOLUTIONS TECHNOLOGIQUES

Les tendances d'évolution actuelles observées dans le domaine de la logistique vont de la valorisation du chemin de fer au changement de la typologie des véhicules de livraison, en passant par la mobilité douce matérialisée par le développement du vélo-cargo en milieu urbain notamment.

L'apparition de nouvelles solutions technologiques, telles que les énergies vertes et les véhicules à propulsion alternative, offre des opportunités de réduire les conséquences des activités logistiques sur l'environnement bien que les défis quant à leur implémentation à grande échelle demeurent encore. Dans le même sens, les nouveaux types de transport tels que Cargo sous terrain ouvrent des axes de développement prometteurs en vue de la mise en œuvre de solutions respectueuses de l'environnement, proposant une alternative au transport routier et réduisant les conflits d'usage avec le transport de personnes.

Ces différentes tendances et évolutions sont le résultat de l'augmentation de la digitalisation des activités logistiques. La numérisation grandissante de ces activités permet d'entrevoir une meilleure mutualisation des flux de marchandises qui en découlent, conduisant ainsi à une meilleure efficacité de l'activité logistique et à des gains en termes économiques et environnementaux.

# ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

À travers l'analyse détaillée des flux de marchandises prenant place à l'intérieur des frontières cantonales, et en considérant les tendances de développement de l'activité logistique, la DGMR a identifié cinq orientations stratégiques. Ces principaux axes définissent le cadre sur lequel le Canton souhaite se concentrer afin d'élaborer un plan de mesures répondant aux enjeux du transport de marchandises. Ainsi, découlant de ces orientations stratégiques identifiées, seize moyens de mise en œuvre sont proposés. Ces futurs travaux se traduiront par la conduite d'études approfondies ou de projets pilotes. Ils seront menés par la DGMR et, selon les besoins, en collaboration avec d'autres acteurs privés et publics concernés. La réalisation de ces moyens de mise en œuvre permettra de concrétiser la stratégie cantonale relative au transport de marchandises à l'horizon 2023 et de traduire les intentions des parties prenantes en un véritable programme d'action.



#### N°1

##### Soutenir l'utilisation accrue du rail

- 1-A Identifier les besoins logistiques et évaluer le potentiel d'utilisation du rail à long terme. Intégration au programme cantonal de développement ferroviaire "Vision 2050"
- 1-B Porter une réflexion sur les conditions cadres et les moyens de soutiens permettant une augmentation significative du fret ferroviaire
- 1-C Analyser les opportunités et les freins à l'augmentation du transport ferroviaire de marchandises par filière économique
- 1-D Étudier la faisabilité du report modal pour le transport des matériaux de construction

#### N°2

##### Améliorer la gestion de la logistique urbaine

- 2-A Élaborer un concept logistique pour l'agglomération lausannoise
- 2-B Conduire des projets pilotes pour expérimenter des solutions logistiques innovantes en milieu urbain
- 2-C Définir le besoin de mettre en place un centre logistique en milieu urbain afin d'améliorer la gestion des transports associés aux chantiers d'importance

#### N°3

##### Définir une typologie efficace des sites logistiques

- 3-A Piloter des études régionales afin d'identifier l'évolution potentielle de l'activité logistique et les conséquences en termes de besoins territoriaux et d'infrastructures
- 3-B Identifier les surfaces nécessaires à l'activité logistique ainsi que les leviers d'actions favorisant leur mise à disposition

#### N°4

##### Renforcer la collaboration entre l'État et les acteurs privés

- 4-A Constituer un groupe de travail privé/public pérenne traitant des principaux défis liés à une évolution durable du transport de marchandises
- 4-B Organiser des ateliers participatifs ciblés avec l'intention de traiter d'enjeux de développement spécifiques
- 4-C Créer un groupe de travail multidisciplinaire au sein de l'administration cantonale concentré sur la thématique du transport de marchandises
- 4-D Publier de manière régulière un rapport présentant l'évolution du transport de marchandises et de la stratégie cantonale à travers une série d'indicateurs clés

#### N°5

##### Favoriser l'innovation et le développement technologique

- 5-A Évaluer la faisabilité du transport souterrain de marchandises entre Lausanne et Genève, et identifier les conséquences sur la logistique en surface
- 5-B Définir les conditions cadres liées à l'évolution des pratiques et aux nouvelles technologies et définir le niveau d'implication nécessaire pour favoriser leur adoption
- 5-C Étudier la possibilité de mettre en place un cadre équitable, transparent, standardisé et sécurisé pour le partage de données entre les acteurs de la branche logistique

# N°1

## SOUTENIR L'UTILISATION ACCRUE DU RAIL

### OBJECTIF

Élaborer une politique incitative permettant de favoriser le report du trafic de marchandises de la route au rail, là où le potentiel de transfert est avéré et important. Améliorer les conditions d'exploitation du transport ferroviaire afin de créer une situation économiquement autoporteuse pour les entreprises.

### MOTIVATION

L'analyse des coûts externes au transport de marchandises menée dans le rapport complet démontre que le transport ferroviaire est plus favorable à la collectivité que le trafic routier. Son utilisation est une solution adéquate pour répondre aux défis environnementaux ainsi que pour réduire la congestion des routes, des avantages renforcés par la capacité de massification des échanges. Cependant, le fret ferroviaire génère des coûts d'exploitation supérieurs à ceux de la route, et offre en général une moins grande flexibilité. De plus, les garanties de disponibilité des sillons, ainsi que l'ampleur des investissements nécessaires, freinent la volonté des entreprises à investir dans de telles solutions. En définitive, le rail reste toujours trop peu compétitif.

Au niveau des administrations publiques, l'intérêt porté à une utilisation du rail pour le transport de marchandises s'est renforcé ces dernières années. La politique de transfert du trafic transalpin de marchandises et l'entrée en force de la loi fédérale sur le transport de marchandises en sont des exemples caractéristiques. Dans certaines situations, des actions ciblées de l'État ont permis d'accroître le recours au rail malgré son manque de compétitivité. À titre d'exemple, un soutien du canton de Vaud lors de l'acquisition de matériel roulant utile au transport de matériaux pierreux a permis d'atteindre l'équilibre économique pour la réalisation de nouvelles prestations de fret ferroviaire entre Apples et Gland.

Pour les acteurs de l'économie privée, l'intérêt de voir le transport ferroviaire de marchandises se développer est également une réalité actuelle. La récente participation de transporteurs routiers au capital de CFF Cargo en est un exemple parlant. L'utilisation du rail permet de réaliser des économies d'échelle importantes, en particulier lorsqu'elle répond à un besoin stable et qu'il est possible de mutualiser des flux entre plusieurs acteurs.

### MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- 1-A Identifier les besoins logistiques et évaluer le potentiel d'utilisation du rail à long terme. Intégration au programme cantonal de développement ferroviaire "Vision 2050"
- 1-B Porter une réflexion sur les conditions cadres et les moyens de soutiens permettant une augmentation significative du fret ferroviaire
- 1-C Analyser les opportunités et les freins à l'augmentation du transport ferroviaire de marchandises par filière économique
- 1-D Étudier la faisabilité du report modal pour le transport des matériaux de construction

# N°2

## AMÉLIORER LA GESTION DE LA LOGISTIQUE URBAINE

### OBJECTIF

Assurer un équilibre entre le développement économique associé à l'évolution du transport de marchandises dans les agglomérations et les nuisances que cette activité occasionne. Rechercher des solutions permettant une évolution des pratiques des entreprises logistiques en faveur d'une mutualisation des échanges.

### MOTIVATION

La logistique urbaine est amenée à prendre une importance prépondérante dans le futur. En effet, les prévisions indiquent une forte augmentation du commerce en ligne et de la livraison directe au consommateur dans les prochaines années, une tendance qui s'est particulièrement renforcée en 2020 par suite des restrictions de déplacement prononcées dans le cadre de la gestion de la pandémie de coronavirus. De plus, la libéralisation du marché de la livraison et l'augmentation consécutive des acteurs actifs dans la livraison du dernier kilomètre conduisent à une multiplication des trajets effectués au centre-ville.

Cette augmentation croissante conduira inéluctablement à une intensification des conflits d'usage, tels que la surutilisation des places de livraison, les livraisons en double file ou la circulation dans des zones piétonnes aux heures de pointe. Par ailleurs, le transport de marchandises contribue à la congestion des axes de transport, à la dégradation de la qualité de l'air et à la génération de nuisances sonores.

Alors que le trafic de marchandises est particulièrement important dans l'agglomération lausannoise, l'utilisation du rail y est plus basse que la moyenne cantonale. Cette faible part modale du rail s'explique notamment par l'absence d'une plateforme logistique intermodale au centre-ville. Une telle plateforme d'échange faciliterait en effet le transfert des marchandises du train à des moyens de transport plus légers pour les livraisons du dernier kilomètre. Une telle installation peut également constituer une réponse aux défis logistiques dans le domaine de la construction.

### MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- 2-A Élaborer un concept logistique pour l'agglomération lausannoise
- 2-B Conduire des projets pilotes pour expérimenter des solutions logistiques innovantes en milieu urbain
- 2-C Définir le besoin de mettre en place un centre logistique en milieu urbain afin d'améliorer la gestion des transports associés aux chantiers d'importance

## N°3

# DÉFINIR UNE TYPOLOGIE EFFICACE DES SITES LOGISTIQUES

### OBJECTIF

Établir une vision des sites logistiques nécessaires permettant de répondre au développement démographique et économique du canton. Réaliser une planification directrice spécifique au transport de marchandises, visant à localiser les sites à vocation logistique et à déterminer les leviers d'action de l'État pour faciliter leur mise en place.

### MOTIVATION

En pratique, de nombreuses entreprises logistiques cherchent régulièrement des terrains légalisés, notamment raccordés au rail, pour y développer de nouvelles activités. Néanmoins, ces entreprises se trouvent confrontées à un manque de disponibilité foncière ainsi qu'à des contraintes financières fortes pour l'acquisition de ces terrains. Afin de faciliter la réalisation de tels projets et d'améliorer la configuration et le positionnement des infrastructures utiles aux activités logistiques, l'élaboration d'une planification dédiée est nécessaire.

Pour améliorer la planification territoriale des sites logistiques, il est nécessaire d'acquérir une meilleure connaissance des flux et des besoins des acteurs, qui varient fortement d'un opérateur à l'autre. La viabilité économique des infrastructures ferroviaires dans les régions périphériques doit être suffisante pour permettre aux entreprises d'y opérer de manière durable.

À ce titre, les organes fédéraux de planification du réseau ainsi que les services en charge de la planification territoriale au niveau cantonal et communal doivent assurer une coordination. Il est en effet essentiel que les pouvoirs cantonaux et communaux exposent leurs besoins afin d'obtenir des financements fédéraux pour le développement des infrastructures utiles au transport de marchandises, ceci tant au niveau des zones d'activité qu'au niveau du réseau et des interfaces rail-route.

### MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- 3-A *Piloter des études régionales afin d'identifier l'évolution potentielle de l'activité logistique et les conséquences en termes de besoins territoriaux et d'infrastructures*
- 3-B *Identifier les surfaces nécessaires à l'activité logistique ainsi que les leviers d'actions favorisant leur mise à disposition*

## N°4

# RENFORCER LA COLLABORATION ENTRE L'ÉTAT ET LES ACTEURS PRIVÉS

### OBJECTIF

Renforcer la collaboration entre les acteurs de la branche et les pouvoirs publics afin d'instaurer un échange régulier et constructif à travers une commission thématique propre au transport de marchandises. Créer un environnement attractif favorisant le partage d'information et de données dans une optique constructive et collaborative.

### MOTIVATION

Le manque de coordination entre les acteurs de la branche logistique peut conduire à des évolutions inadaptées, à des incertitudes, ainsi qu'à des redondances. L'absence d'une plateforme d'échange institutionnalisée entre pouvoirs publics et acteurs privés du domaine de la logistique limite ce partage d'informations et crée ainsi un frein au développement d'outils adéquats pour répondre aux défis des acteurs du transport de marchandises. Le besoin de coordination et de partage d'information est dès lors crucial pour réduire ces inefficacités.

Une approche coordonnée permettra de répondre de manière appropriée aux problématiques liées à de tels projets de développement. Par conséquent, le renforcement de la collaboration entre l'État et les acteurs concernés constitue une orientation stratégique centrale.

Par ailleurs, compte tenu de la pluridisciplinarité des problématiques liées au développement du transport de marchandises, un renforcement de la coordination entre les différents services de l'État s'avère nécessaire. Selon les besoins spécifiques des projets concernés et pour favoriser davantage l'échange de données publiques, cette collaboration devra s'étendre aux administrations communales, fédérales ainsi qu'à celles des cantons voisins.

### MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- 4-A *Constituer un groupe de travail privé/public pérenne traitant des principaux défis liés à une évolution durable du transport de marchandises*
- 4-B *Organiser des ateliers participatifs ciblés avec l'intention de traiter d'enjeux de développement spécifiques*
- 4-C *Créer un groupe de travail multidisciplinaire au sein de l'administration cantonale concentré sur la thématique du transport de marchandises*
- 4-D *Publier de manière régulière un rapport présentant l'évolution du transport de marchandises et de la stratégie cantonale à travers une série d'indicateurs clés*

# N°5

## FAVORISER L'INNOVATION ET LE DÉVELOPPEMENT TECHNOLOGIQUE

### OBJECTIF

Créer des conditions cadres propices à l'adoption de nouvelles technologies par les acteurs logistiques qui conduisent à une amélioration de la performance du transport de marchandises. Favoriser l'évolution des moyens de transports existants et l'utilisation de plateformes digitales permettant de faciliter les échanges numériques entre les différents acteurs et d'optimiser les flux logistiques.

### MOTIVATION

L'innovation et le développement technologique sont nécessaires afin d'améliorer la performance des acteurs de la logistique. À plus large échelle, ils permettent de répondre à l'augmentation croissante des volumes de marchandises transportées, aux attentes élevées des consommateurs ainsi qu'à la durabilité du transport de marchandises.

Les innovations numériques faciliteront le partage efficace des capacités logistiques (véhicules, stockage, accès, etc.) ainsi que le traçage des marchandises en temps réel. Ces bénéfices laissent entrevoir un potentiel d'économies d'échelle à travers une meilleure gestion opérationnelle, et conduiront également à une réduction de l'empreinte environnementale du transport de marchandises. En particulier, leur application permettrait de pallier les faibles taux de remplissage des véhicules. Dans le canton de Vaud, la proportion de trajets circulant sans chargement s'élève à 24% sur le rail et à 29% sur la route.

### MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- 5-A *Évaluer la faisabilité du transport souterrain de marchandises entre Lausanne et Genève, et identifier les conséquences sur la logistique en surface*
- 5-B *Définir les conditions cadres liées à l'évolution des pratiques et aux nouvelles technologies et définir le niveau d'implication nécessaire pour favoriser leur adoption*
- 5-C *Étudier la possibilité de mettre en place un cadre équitable, transparent, standardisé et sécurisé pour le partage de données entre les acteurs de la branche logistique*



