

Réseau cantonal des interfaces rail-route pour le transport des marchandises

MESURE

B22

Problématique

En Suisse, le transport des marchandises se caractérise schématiquement par :

- un transit international de marchandises orienté principalement selon un axe Nord-Sud et qui concerne en priorité l'Arc alpin ;
- un transport "intérieur" de marchandises qui s'apparente au transport de marchandises au sein de régions urbaines.

Sur le plan national, l'ensemble des prestations du trafic marchandises (route et rail) est en 2009 de 27 milliards de tonnes-kilomètres. Selon la Confédération, au cours des prochaines années, la part de marché du rail devrait augmenter considérablement par rapport à celle de la route. Au niveau cantonal, les opérateurs les plus actifs sont Cargo CFF SA, BLS Cargo AG et ACTS AG dont les offres se structurent principalement autour des prestations par trains complets et par le trafic combiné (rail + route). L'effet de l'augmentation de la redevance poids-lourds liée aux prestations (RPLP) et du relèvement du poids des camions jusqu'à 40 tonnes devrait avoir pour effet d'optimiser les chargements et donc de freiner l'augmentation des kilomètres parcourus. Cependant, à l'échéance de 2030, l'évolution du trafic de transit poids-lourds sera surtout dépendante de mesures prises à l'échelle nationale, voire internationale.

Dans le canton de Vaud, le réseau des routes nationales est le principal support du transport routier de marchandises. Quant au transport par rail, c'est l'axe Pied du Jura - Valais qui en constitue l'armature principale. C'est d'ailleurs à Chavornay que se développe la plate-forme rail-route TERCO (Terminal Combiné Chavornay), cofinancée par le Canton. Au niveau des agglomérations, le transport des biens pose des problèmes spécifiques liés par exemple à l'implantation de centrales de distribution et de livraison. Certaines régions sont également concernées par des problèmes particuliers, tel le transport de matériaux pierreux, de betteraves ou de longs bois. Le transport des ordures ménagères, quant à lui, revêt un enjeu à l'échelle de l'ensemble du territoire cantonal.

Une réflexion multimodale sur le transport des marchandises est engagée à l'échelle cantonale. Si elle est pilotée par le Canton, elle fait l'objet d'une concertation avec les milieux économiques et les transporteurs dans le cadre d'une « Table ronde marchandises », co-présidée par les conseillers d'Etat en charge de l'aménagement du territoire et des infrastructures. Cette démarche vise à optimiser l'utilisation des infrastructures existantes, à répondre au défi posé par la localisation des centres logistiques prévus dans le canton (La Poste, Coop, etc.), à renforcer la desserte des agglomérations et des régions et à limiter les nuisances liées aux transports (bruit, pollution, etc.). Elle s'appuie sur l'ensemble de l'armature ferroviaire du canton, c'est-à-dire sur le réseau CFF principal et sur les réseaux ferroviaires secondaires, ainsi que sur les réseaux autoroutiers et routiers. Il a pu être mis en évidence que le réseau des interfaces rail-route est une condition-cadre essentielle au bon fonctionnement d'une chaîne multimodale, combinant en particulier le transport par rail et par route.

Objectif

Améliorer l'efficacité et la lisibilité des interfaces rail-route en les inscrivant dans un réseau cantonal clair, hiérarchisé et dont la définition est partagée avec les principaux acteurs concernés.

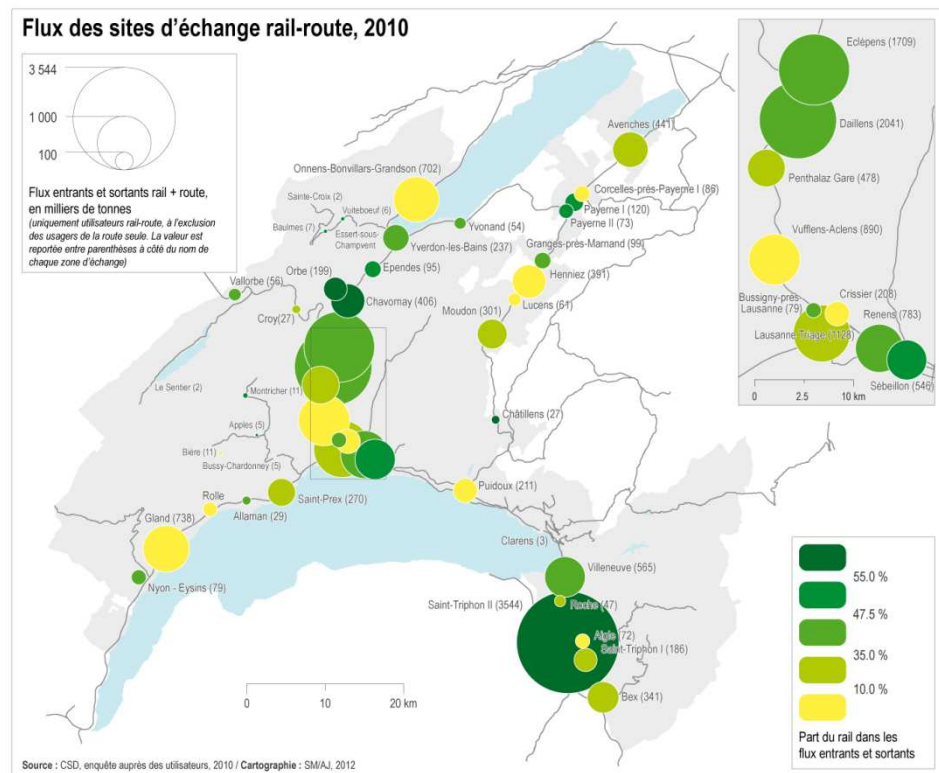
Indicateur

Prestation de transport de marchandises (routier seul).

Mesure

Le Canton définit, en partenariat avec les acteurs du secteur des transports de marchandises, les communes et, le cas échéant, les régions concernées, un réseau efficient d'interfaces rail — route.

Ce réseau s'appuie sur une typologie d'interfaces permettant de définir le bassin de chalandise principal, la typologie des entreprises raccordées ainsi que le volume de la génération de véhicules induite par ces interfaces.

Principes de localisation

A de rares exceptions près, il paraît peu probable que de nouveaux sites rail-route soient développés à court terme. L'effort portera par contre sur la mise en adéquation de la typologie actuelle et future d'une interface donnée, avec son aire d'influence, son potentiel avéré de développement ainsi qu'avec les infrastructures ferroviaires et routières la desservant.

Afin d'analyser cette adéquation et de minimiser les nuisances, une première typologie a été définie. Cette typologie distingue quatre groupes principaux d'interfaces, soit :

- les interfaces dédiées principalement à l'activité logistique en tant que telle ;
- les interfaces dédiées à la production et à la transformation de biens (activités industrielles) ;
- les interfaces dédiées aux besoins internes d'une agglomération donnée ;
- les interfaces dédiées aux activités du secteur primaire ;

Une combinaison entre typologie est possible.

Principes de mise en œuvre

La politique cantonale des interfaces rail-route vise à :

- structurer le réseau des interfaces rail-route vaudoises ;
- favoriser la création ou le regroupement de centres importants, offrant une «masse critique» suffisante pour assurer la compétitivité du transport par rail ;
- assurer à ces centres un raccordement durable à long terme au réseau ferroviaire et des accès au réseau routier principal ou aux jonctions autoroutières, en limitant les nuisances pour les populations ;
- localiser ces centres aussi près que possible des points de distribution, de façon à maximiser les trajets par rail et minimiser les trajets par route.

Compétences

Canton

Le Canton :

- collabore avec les milieux économiques ainsi qu'avec les entreprises de transport par rail et par route concernés ;
- assure en partenariat avec les milieux concernés la mise en œuvre de la stratégie du transport de marchandises ;

Coûts de fonctionnement

A définir.

Délai de mise en œuvre

En cours.

Etat de la coordination

Coordination en cours.

Service responsable de la coordination

Service en charge de la mobilité.

Références

Références à la législation

Loi fédérale sur les voies de raccordement ferroviaires ; Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), art. 1 à 3 ; Ordonnance fédérale sur les voies de raccordement (OVR) ; Ordonnance fédérale relative aux gares de transbordement du transport combiné.

Autres références

ARE, Perspectives d'évolution du trafic marchandises suisse à l'horizon 2030, 2004 ; ARE - Infoplan, Transport ferroviaire de marchandises. Transport routier de marchandises, 2002.