

## Mobilité

# Pour sauver le climat, le fret doit passer au rail

**Les autorités vaudoises ont présenté jeudi leur stratégie pour contrer la croissance du trafic routier de marchandises responsable de 11% des émissions de CO<sub>2</sub> dans le canton.**

**Renaud Bournoud**

Le fret devient un «défi» pour le Canton. Jeudi, il a présenté sa feuille de route pour «un trafic des marchandises efficace et respectueux du climat». L'accent sera mis sur le renforcement du rail et le développement de centres de logistique à proximité des zones urbaines.

«Cela fait environ trois ans que nous avons réellement pris conscience de cette problématique, a commencé Nuria Gorrite, cheffe du Département des infrastructures. Le transport des marchandises a longtemps été le parent pauvre du discours politique. Il faut dire que les marchandises ne parlent pas, ne votent pas et ne sont pas organisées en lobby.»

Avant de tirer des plans sur la comète, il a fallu commencer par dresser un état des lieux. Un rapport a été rendu ce mois. Dans le canton de Vaud, 86,5% des tonnages sont transportés par la route. Les projections tablent sur une croissance de

«Le transport des marchandises a longtemps été le parent pauvre du discours politique. Il faut dire que les marchandises ne parlent pas, ne votent pas et ne sont pas organisées en lobby.»



**Nuria Gorrite,** cheffe du Département des infrastructures

42% du trafic routier de marchandises entre 2010 et 2040.

Ce trafic spécifique produit à lui seul 11% des émissions de CO<sub>2</sub> générées par la mobilité en général. Pour l'État de Vaud, développer le ferroviaire dans ce secteur d'activité est donc un «enjeu climatique». «Avec 13,5% de la part du transport de marchandises, le rail a encore une belle marge de progression, relève Nuria Gorrite. Surtout, si nous ne faisons rien, le déséquilibre entre la route et le rail va encore s'accroître.»

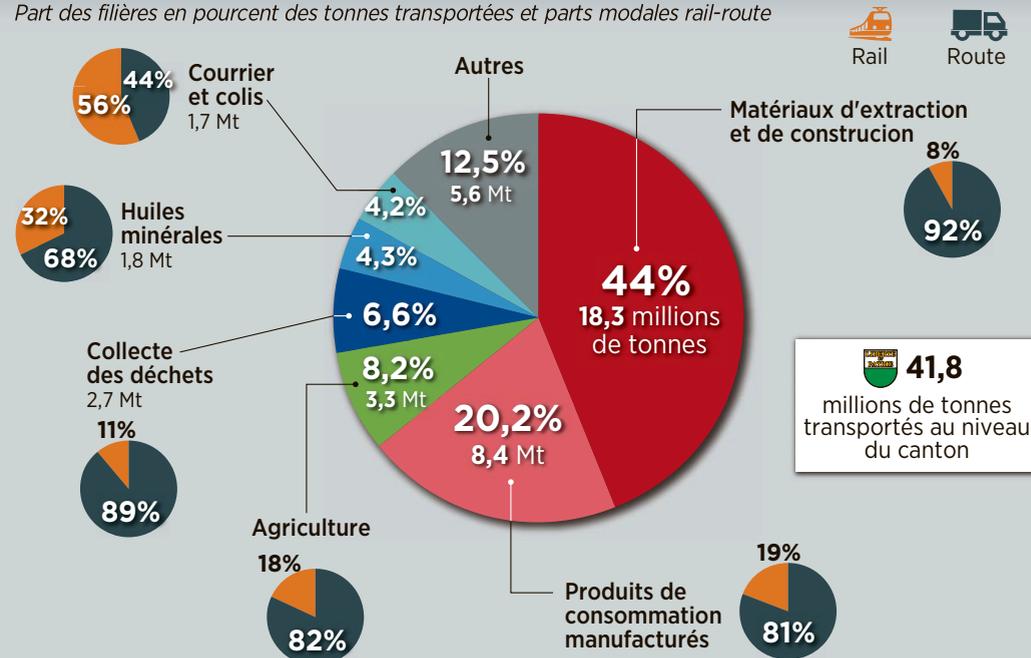
## Distribution en étoile

Alors que faire dans un domaine géré principalement par des acteurs privés, si ce n'est renforcer la collaboration avec eux? L'objectif de l'État est de mettre en place les conditions-cadres pour acheminer un maximum de marchandises dans des centres logistiques par le rail et d'effectuer les derniers kilomètres de livraison par la route. C'est la logique de la distribution en étoile.

Actuellement, il existe 47 sites logistiques permettant le transbordement du rail à la route dans le canton. Il est nécessaire d'optimiser ce réseau d'infrastructures. Pour ce faire, «la coordination avec les acteurs économiques est essentielle, tout comme la planification territoriale, note Frédéric Clerc, responsable du projet à la Direction générale de la mobilité et des routes. Il faut chercher à allier attractivité économique et efficacité opérationnelle.» Des trous sont observés dans le territoire cantonal. Ainsi, dans le

## Le transport de marchandises dans le canton

Part des filières en pourcent des tonnes transportées et parts modales rail-route



Estimation basée sur les distances parcourues en Suisse pour le transport de marchandises en lien avec le canton de Vaud

I. CAUDULLO. SOURCE: ÉTAT DE VAUD, DGMR

«Si nous ne faisons rien, le déséquilibre entre la route et le rail va encore s'accroître.»

**Nuria Gorrite,** cheffe du Département des infrastructures

Gros-de-Vaud et le Pays-d'Enhaut, le rail n'est pas du tout utilisé pour le fret. Dans le Chablais, le recours au rail a diminué entre 2015 et 2018.

## Horizon 2040

Développer les infrastructures ferroviaires ne se fait évidemment pas du jour au lendemain. «C'est pour cette raison qu'il faut identifier rapidement nos

besoins pour les faire valoir dans les planifications prévues par la Confédération à l'horizon 2040, pense Nuria Gorrite. Il est également nécessaire de repérer très vite les sites proches des centres-villes, reliés au rail, pour les préserver.»

## Projet pilote à Sébeillon

Le Canton estime important de concevoir des centres de logistique urbains pour optimiser les livraisons, notamment dans l'agglomération lausannoise, qui concentre un grand volume d'échange. À cet effet, un projet pilote aux alentours de la halle CFF de Sébeillon est à l'étude. La pandémie a accéléré l'essor du commerce en ligne avec son cortège de camionnettes, des véhicules qui circulent à moitié vides, puisqu'ils ne livrent qu'un client à la fois. Pour réduire ces nuisances au centre-ville, l'idée serait d'avoir une plateforme proche du centre pour mutualiser ces livraisons.

## En chiffres

**11%** Le pourcentage des émissions de CO<sub>2</sub> de la mobilité générées par le transport de marchandises.

**41,8** En millions de tonnes, le total d'échanges de marchandises sur le territoire vaudois (sans compter le trafic de transit), sur la période 2015-2018.

**29%** Ce taux représente les trajets faits à vide par les transports routiers, alors que 24% des wagons circulent sans marchandise.

**47** Il s'agit du nombre d'infrastructures logistiques permettant de transborder les marchandises du rail à la route dans le canton.