

<b>Zeitschrift:</b>	Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale
<b>Herausgeber:</b>	Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner
<b>Band:</b>	- (2022)
<b>Heft:</b>	5
<b>Artikel:</b>	Le transport de marchandises au cœur de la planification territoriale
<b>Autor:</b>	Clerc, Frédéric
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-1033268">https://doi.org/10.5169/seals-1033268</a>

### **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>**

# Le transport de marchandises au cœur de la planification territoriale

FRÉDÉRIC CLERC  
Chef de projet,  
Etat de Vaud

**La politique cantonale relative au transport de marchandises a pour mission de trouver des solutions permettant de réconcilier les attentes locales et les besoins collectifs. Un ancrage plus important des enjeux logistiques dans les planifications territoriales directrices fait partie de ces solutions.**

## La résistance au développement d'une activité essentielle au bien-être collectif

Approvisionnement des matières premières, distribution de produits manufacturés, livraison vers le consommateur final, élimination des déchets: le transport de marchandises intervient à tous les maillons de la chaîne de création de valeur industrielle. L'activité logistique concerne l'ensemble des secteurs de l'économie réelle et revêt par conséquent une importance systémique pour la vie en société. Parallèlement, le transport de marchandises est un émetteur de nuisances. Perçue comme bruyante, polluante, gourmande en surface et en partie responsable de la congestion routière, cette activité a généralement mauvaise presse. Par conséquent, l'implantation de nouvelles infrastructures fait face à une résistance des acteurs locaux, et ce malgré son importance pour le tissu économique et sa contribution au bien-être collectif. Une dynamique qui rappelle les défis existants dans de nombreux projets d'infrastructures et qui fait écho à l'effet *nimby* ou «not in my backyard» souvent thématisé dans la littérature scientifique en matière de politique publique [1].

## Une stratégie cantonale pour accompagner la croissance

Les perspectives de croissance du transport de marchandises sont conséquentes. L'Office fédéral du développement territorial (ARE) indique que les volumes transportés vont croître à hauteur de +31 % à l'échelle nationale d'ici à 2050 [2]. Plus spécifiquement, l'ARE estime que l'évolution du transport de colis et l'utilisation de camionnettes de livraison seront particulièrement élevées dans les prochaines décennies. Dans l'optique d'accompagner les projets infrastructurels permettant d'assumer cette croissance, le Canton de Vaud élabore une stratégie relative au transport de marchandises. Cette démarche a été initiée en février 2018 à travers la validation unanime, par le Grand Conseil, d'un décret octroyant au Conseil d'État les ressources financières et humaines nécessaires à une telle ambition. En mai 2021, la Direction générale de la mobilité et des routes a réalisé un rapport de diagnostic et d'orientation qui forme le premier volet de la stratégie cantonale [3]. Véritable feuille de route, ce document présente l'état des lieux des flux logistiques afin de faire ressortir les enjeux du domaine. Ce document indique notamment que l'utilisation du rail sur le territoire s'élève à

13.5 % et que l'agglomération lausannoise regroupe un tiers des échanges logistiques [ILL. 1]. Utilisation accrue du rail, amélioration de la logistique urbaine, planification des sites logistiques, renforcement du partenariat privé-public et appui à l'innovation, telles sont les cinq orientations de la stratégie cantonale. Articulées autour de seize moyens de mise en œuvre, ces lignes directrices tracent la voie pour déterminer les mesures concrètes de la politique publique relative au transport de marchandises d'ici à fin 2023.

## La nécessité d'ancrer la logistique dans les planifications territoriales

Au-delà des défis de mobilité associés au transport de marchandises, l'amélioration des échanges logistiques relève aussi de la planification territoriale. En effet, la réalisation des tâches logistiques (réception, tri, préparation, acheminement, etc.) ne peut se faire sans une surface foncière dédiée. Un récent rapport en matière d'immobilier logistique en Suisse [4] indique que le taux d'offre pour des surfaces logistiques en location se situe à 2.4 % dans le canton de Vaud en 2021. Ce chiffre traduit la tension foncière pour ce type de biens. De plus, l'absence de coordination entre les acteurs concurrents conduit à une multiplication des besoins fonciers.

Lors des ateliers de consultation menés par le Canton, les professionnels de la branche ont souligné le manque de surfaces disponibles à proximité des bassins de consommation, notamment de l'agglomération lausannoise, et du réseau ferré. Ce constat est particulièrement dérangeant compte tenu des résultats du diagnostic présentés précédemment; il démontre l'importance stratégique, pour l'État, de réserver des terrains pour cette activité.

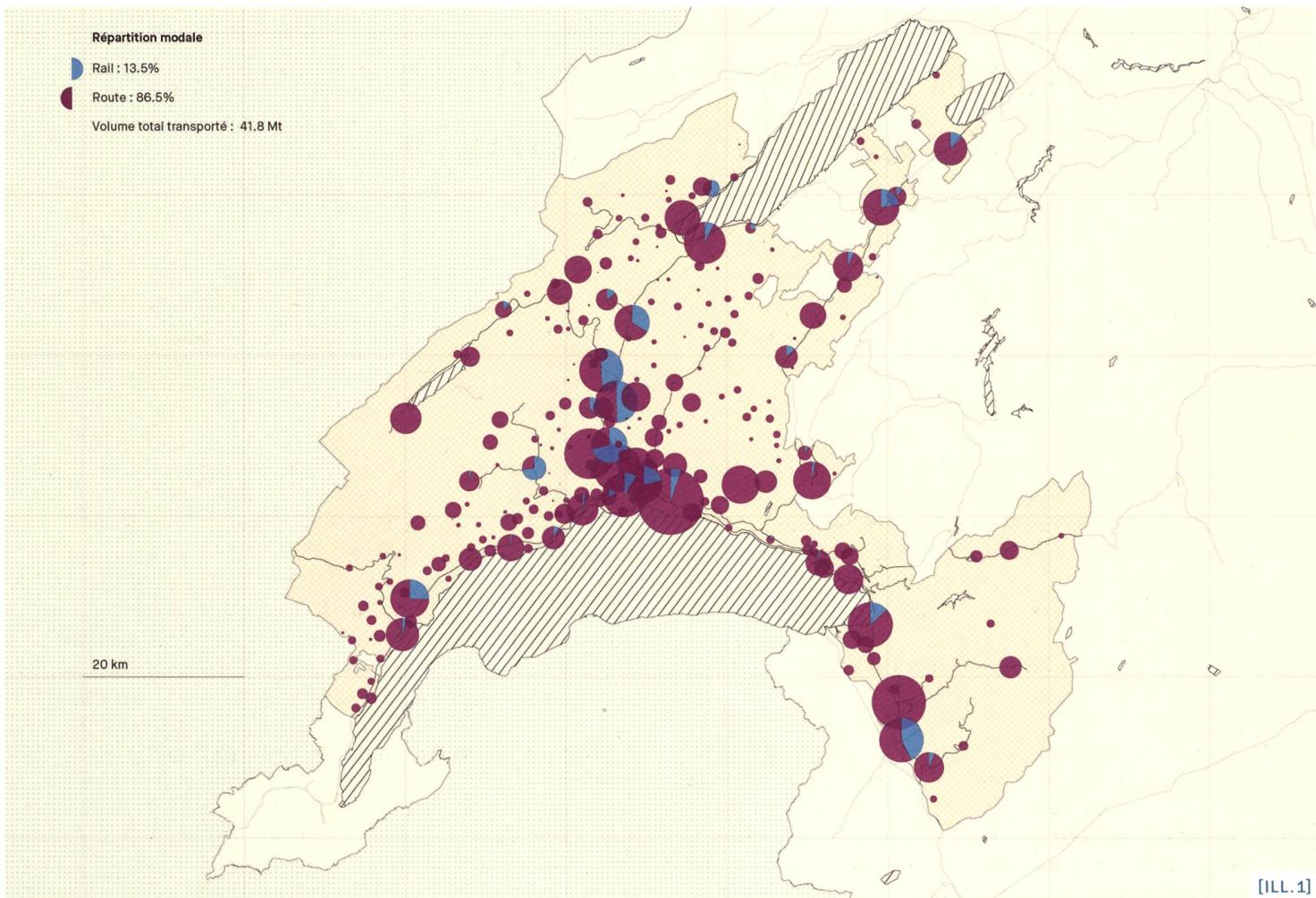
Syndrome de l'effet *nimby* évoqué en introduction, l'implantation de centres logistiques est rendue plus difficile au profit d'autres projets dont la densité d'emplois est plus élevée et la génération de transports individuels moindre. Le développement de zones mixtes regroupant activités commerciales, artisanales et industrie légère au profit des zones industrielles classiques représente un défi pour le transport de marchandises. À l'échelle de l'agglomération lausannoise, les analyses menées montrent une réelle difficulté à trouver des surfaces disponibles pour y positionner des installations

[1] Béhar L., Simoulin V., 2014, «Le NIMBY (not in my backyard): une dénonciation du localisme qui maintient l'illusion du local», Politiques et management public, vol. 31, n°2, pp.151–167.

[2] Perspectives d'évolution du transport 2050. ARE. Avril 2021.

[3] Stratégie cantonale du transport de marchandises – diagnostic et orientations. DGMR. Mai 2021.

[4] Immobilier logistique et locaux d'activité – Deux marchés en mutation. CBRE. Novembre 2021.



logistiques tels que des centres de tri, de stockage ou des infrastructures de transport comme des voies de raccordement. Cette situation se traduit par un éloignement progressif de l'activité et, inéluctablement, par un prolongement des trajets qui accroît les nuisances générées par le transport de marchandises. En définitive, la résistance face à la réalisation d'installations logistiques accroît paradoxalement les nuisances générées globalement par cette activité. Une pesée entre les intérêts des acteurs institutionnels, économiques et privés doit être menée pour confronter l'effet *nimby* et, finalement, réserver les surfaces nécessaires à la poursuite de cette activité essentielle au bien-être collectif. L'intégration de ce besoin aux planifications territoriales, telle que prévue par la stratégie cantonale en matière de transport de marchandises, est par conséquent cruciale.

#### **Mutualisation, innovation et amélioration des connaissances: des pistes pour l'avenir**

Plusieurs pistes existent pour remédier à la rareté des surfaces et pour faciliter leur mise à disposition.

En premier lieu, les entreprises de la branche ont intérêt à favoriser une plus grande mutualisation des échanges. Cette approche crée des économies d'échelle et renforce l'attractivité des moyens de transport massifiés tel que le train. Une utilisation accrue du rail permet de réduire davantage les nuisances occasionnées. Cette vision est conditionnée à deux éléments: une planification des zones d'activités et une volonté des acteurs privés de coordonner leurs opérations pour améliorer la synergie entre leurs flux logistiques respectifs. Le site industriel de la Plaine, situé à cheval entre Vufflens-la-Ville et Aclens, est un exemple réussi d'une telle intégration dans le canton de Vaud (voir informations complémentaires).

**[ILL.1]** Volume de marchandises transporté par commune et répartition modale rail-route / Transportierte Gütervolumen pro Gemeinde und Modalsplit Schiene-Strasse / Volume delle merci trasportate per Comune e ripartizione modale rotaia-gomma (Source: «Stratégie cantonale du transport de marchandises – diagnostic et orientations. DGMR, Mai 2021». Illustration réalisée par le bureau Actéon, Neuchâtel.)

Deuxièmement, le développement technologique et l'innovation peuvent apporter des solutions aux enjeux territoriaux liés au transport de marchandises. La numérisation croissante permet aux entreprises d'échanger les informations nécessaires à l'organisation logistique de manière plus transparente et sécurisée. Elle facilite la mise en commun des capacités de transport et conduit ainsi à une plus grande mutualisation des échanges. La perspective avant-gardiste du projet Cargo Sous Terrain, est une piste intéressante. Le Canton participe aux études menées pour une extension du réseau sur l'Arc lémanique.

#### INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

##### Exemple de planification réussie – le site de Vufflens/Aclens [ILL. 2]

La zone industrielle de la Plaine, située à Vufflens-la-Ville et à Aclens, rassemble plusieurs entreprises dont les activités génèrent un flux de marchandises important. Cette spécialisation logistique du site est opportune et permet d'améliorer l'efficacité des échanges. Elle favorise une mutualisation des flux entre les entreprises en présence. De plus, grâce à un fort engagement politique au niveau cantonal et à une collaboration étroite avec la population, les communes et les entreprises concernées, le site est relié depuis 2018 à une nouvelle route cantonale, la RC 177. Cet accès permet d'éviter la traversée des villages environnants et de raccourcir les trajets effectués. La zone industrielle étant également raccordée au rail, cette réalisation renforce la complémentarité rail-route et, par conséquent, accroît l'attrait du transport ferroviaire. À l'avenir, cette planification réussie devra être répliquée dans d'autres secteurs industriels à travers le canton, notamment à l'intérieur des agglomérations et à proximité du réseau ferroviaire.

#### ZUSAMMENFASSUNG

## Güterverkehr im Mittelpunkt der Raumplanung

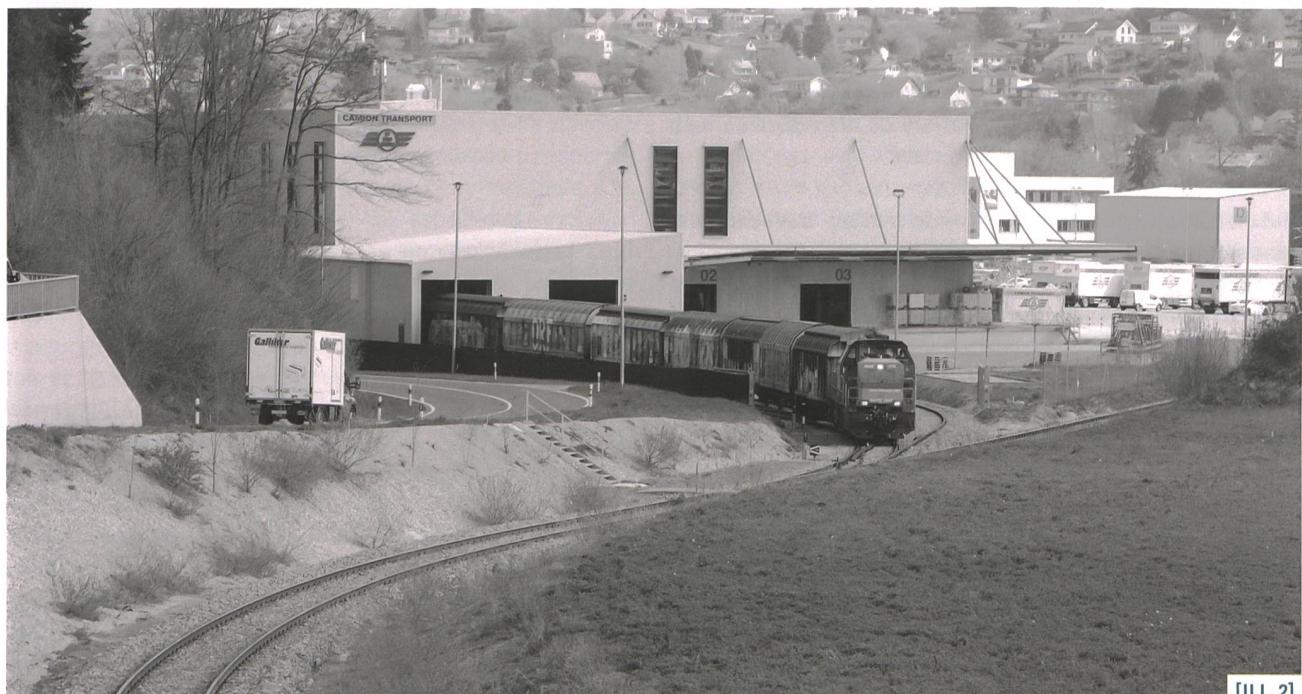
Der Güterverkehr steht vor grossen Herausforderungen in der Raumplanung. Obwohl die Entwicklung des Güterverkehrs von fundamentaler Bedeutung für das Funktionieren der Gesellschaft ist, machen die damit verbundenen Unannehmlichkeiten (Lärm, Luftverschmutzung, Stau usw.) den Bau der notwendigen Infrastruktur kompliziert. Der Kanton Waadt stellt das Thema in den Mittelpunkt seiner Raumplanung und arbeitet eine kantonale Strategie aus.

#### RIASSUNTO

## Il trasporto merci al centro della pianificazione del territorio

Il trasporto merci è confrontato con notevoli sfide in termini di pianificazione del territorio. Per quanto lo sviluppo del traffico merci sia cruciale per il funzionamento della società, la percezione dei disagi che genera (rumore, inquinamento, traffico ecc.) rende ardua la realizzazione delle infrastrutture necessarie. Il Canton Vaud mette questa problematica al centro delle sue preoccupazioni in materia di pianificazione territoriale ed elabora una strategia cantonale.

[ILL.2] Mouvement ferroviaire sur le site logistique de Vufflens-Aclens / Bahnverkehr am Logistik-Standort Vufflens-Aclens / Attività ferroviaria presso il sito logistico di Vufflens-Aclens  
(Photo: Eric Frigière)



[ILL.2]