

Dossier de presse – état: 11 septembre 2017

## CONSTRUCTION DU 13<sup>E</sup> CENTRE RAIL PLANZER À PENTHALAZ

(MISE EN SERVICE, LE 11 DÉCEMBRE 2017)

- 35 ans d'engagement dans le transport par rail et en faveur de l'environnement
- Futur Centre Rail de Penthaz
- Groupe Planzer



# RÉSEAU DE CENTRES RAILS PLANZER

## PLANZER, 35 ANS D'ENGAGEMENT DANS LE TRANSPORT PAR RAIL ET EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT



Carte avec les centres rail du groupe Planzer

Actif dans le transport de marchandises par rail depuis 1981, Planzer a franchi un cap décisif en rachetant aux CFF l'entreprise Cargo Domicile en 1996, à l'époque avec deux autres transporteurs. L'entrée en vigueur de la RPLP en 2001 a depuis fourni des conditions cadres plus favorables pour faire du transport par rail une activité rentable en Suisse. Aujourd'hui, plus de 36 000 courses en camion et 6300 tonnes de CO<sub>2</sub> par année sont économisées grâce aux infrastructures et services rail-route de Planzer.

Dès 1981 et la création de Cargo Domicile par les CFF, le groupe Planzer a commencé à répartir les envois de ses clients en Suisse sur différents moyens de transport pour minimiser les émissions de gaz d'échappement et de substances nocives dues au transport routier.

En 1996, sous l'impulsion de l'ancien directeur Bruno Planzer, le groupe a pris une part encore plus active au développement du transport des marchandises par rail, en rachetant aux CFF avec

deux autres transporteurs la majorité de l'entreprise Cargo Domicile SA. Environ 350 wagons Planzer circulent en moyenne chaque nuit sur le réseau CFF et des Chemins de fer rhétiques, soit entre les 12 Centres Rail exploités par le groupe. Dès décembre 2017, Penthalaz sera donc le treizième Centre Rail de Planzer et desservira principalement tout le canton de Vaud.

## BÉNÉFIQUE POUR L'ENVIRONNEMENT

Le transport par rail permet de raccourcir les distances entre le client et le lieu de livraison, et de planifier précisément le travail, y compris en cas de neige, d'embouteillages ou de travaux. Mais il évite surtout chaque année des centaines de milliers de kilomètres en camion, soit des milliers de tonnes de CO<sub>2</sub>. Aujourd'hui, déjà près de 60 % du volume transporté par Planzer est expédié par chemins de fer, neutre en termes de CO<sub>2</sub>. Selon le rapport sur le développement durable 2016 publié par le groupe, 35 907 trajets en camion ont été évités, ce qui équivaut à une réduction d'environ 6368 tonnes d'émissions de CO<sub>2</sub>.

L'engagement pour le développement durable de Planzer se concrétise également au niveau de son parc de véhicules ultramoderne, donc moins polluant, qui compte même un camion électrique. Un entretien rigoureux des véhicules utilitaires est aussi effectué pour identifier rapidement les problèmes techniques ayant une incidence sur les émissions. Enfin, les chauffeurs sont aussi formés à la conduite respectueuse de l'environnement, ou encore à planifier efficacement les itinéraires pour éviter les courses à vide chères en CO<sub>2</sub>.



## L'IMPACT DÉCISIF DE LA RPLP

Ce sont les autorités et le peuple suisse qui ont souhaité privilégier à partir des années 90 le transport des marchandises par le rail plutôt que par la route, afin de préserver l'environnement et de désengorger le réseau routier. Notamment, depuis l'introduction en 2001 de la «Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations» (RPLP), les transporteurs et leurs clients sont fortement incités à réduire le nombre de kilomètres parcourus en camion sur le réseau routier suisse pour le transport des marchandises. La redevance est perçue sur tous les véhicules suisses et étrangers dont le poids excède 3,5 tonnes. Le montant de la redevance dépend du nombre de kilomètres parcourus, du poids total maximum autorisé et des valeurs d'émission (catégories Euro) du véhicule. Depuis le 1er janvier 2017, le taux s'élève entre 2.28 et 3.10 ct. par tkm (tonne-kilomètre). Les kilomètres



parcourus en Suisse sont relevés à partir d'un appareil électronique de mesure agréé par l'administration des douanes.

«Sachant qu'un camion roule environ 2500 kilomètres par semaine, et que le prix au kilomètre nous coûte jusqu'à 85 centimes pour certains véhicules, la taxe représente plusieurs milliers de francs par mois et par véhicule, explique Mario Ziliotto, futur responsable du Centre Rail Planzer de Penthalaz. D'un point de vue économique comme écologique, nous avons donc tout intérêt à minimiser le nombre de kilomètres parcourus en camion, en amenant par rail les marchandises au plus proche du client final. Le revers de la médaille évidemment, c'est qu'on manutentionne davantage les marchandises, puisqu'il y a toujours 2 étapes de transbordement supplémentaires à accomplir. Mais malgré cela, notre rapidité de livraison a augmenté grâce aux Centre Rails. En fait, aujourd'hui, sans eux, on ne pourrait plus tenir nos engagements vis-à-vis de nos clients. Notamment car les trains circulent la nuit, alors que les camions n'en ont pas l'autorisation.»

## **LE TRAFIC DE MARCHAN- DISES, UN MARCHÉ EN CROISSANCE DE 37% D'ICI 2040 EN SUISSE**

Selon le scénario de référence retenu en 2016 par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), les prestations annuelles de transport en matière de fret vont progresser de 37 % pour passer à 37 milliards de tonnes-kilomètres d'ici 2040 en Suisse. Les principaux vecteurs de ces évolutions sont l'expansion économique et la croissance démographique. Pour ce qui est de la croissance économique, le principe retenu est que les branches du secteur des services vont connaître une expansion supérieure à la moyenne.



## LE FUTUR CENTRE RAIL PLANZER DE PENTHALAZ



### FAITS ET CHIFFRES

- Bâtiment de 4 étages (24 mètres de haut), 52 mètres de large et 232 mètres de long
- 31 quais de chargement pour les camions
- Capacité d'accueil pour 19 wagons
- Surface totale: 26 210 m<sup>2</sup>, dont environ 5500 m<sup>2</sup> de zone de transbordement, 16 500 m<sup>2</sup> de zone de stockage avec un système de température contrôlée, avec ascenseur et convoyeur de palettes vertical à tous les étages et 1500 m<sup>2</sup> de bureaux.
- Garage, station-service et station de lavage pour véhicules Planzer
- Infrastructure: vestiaire, cafétéria, salles de formation et de réunion
- Installation photovoltaïque d'une puissance de 150 kWp
- Station de chargement pour flotte de camions électriques
- Réagencement de l'espace extérieur:
  - Elargissement et «ameublement» (sièges, etc.) de l'allée piétonne, renaturation des berges de la Venoge (petit cours d'eau)
  - Pont piétonnier au niveau de l'accès du site pour plus de sécurité
- 1 x sous-sol pour 170 places de parking pour voitures

# UN CHANTIER PRESQUE SANS SURPRISES ...

La construction du Centre Rail Planzer à Penthalthal aura duré 2 ans, soit 6 mois de moins qu'initialement prévu. Le point sur le chantier en cours avec Lukas Ricklin, architecte en charge du projet chez Planzer Immobilien AG.



Lukas Ricklin, architecte Planzer Immobilien AG

## Où en êtes-vous dans les travaux?

Nous avons terminé le gros œuvre début 2017, même si la fête de fin des travaux, la «Richtfest» a eu lieu le 19 mai. Nous devons maintenant installer d'ici fin août les équipements techniques: chauffage, électricité, lumi-

naires, canalisations, etc., puis ensuite tester, aménager et meubler le bâtiment pour qu'il soit prêt à accueillir le personnel administratif le 2 décembre 2017.

## Quand est-ce que les premiers wagons et camions arriveront à Penthalthal?

Le Centre Rail sera entièrement fonctionnel pour le changement d'horaires des CFF, soit le 11 décembre 2017. Cela a d'ailleurs été une surprise assez tardive d'apprendre que nous devons être prêts pour cette date, car initialement, la mise en service était prévue 6 mois plus tard! Il a donc fallu optimiser le planning afin de pouvoir faire travailler les différentes équipes métier en parallèle. Cela a demandé un énorme effort de coordination pour relever ce défi avec mes chefs de projets.

## Parlez-nous du bâtiment. Qu'a-t-il de spécifique?

On peut d'abord noter qu'il s'agit d'un bâtiment particulièrement long (232m), en lien avec le grand nombre de wagons qu'il s'agit d'accueillir d'un côté et le grand nombre de quais (31) de chargements pour les camions qui sont situés de l'autre, au même niveau. Le niveau 0 est l'étage de tri, de transfert et de chargement et déchargement des marchandises. Les espaces de stockage sont eux situés dans les 3 étages supérieurs. De grands étages, puisque le bâtiment s'élève à 24 mètres. Il y a aussi des zones différentes en ce qui concerne le contrôle de la température. Pour les médicaments par exemple, nous devons pouvoir assurer à nos clients un respect parfait des exigences de qualité. Ensuite, comme Planzer exploitera le Centre Rail à partir d'environ 4h du matin, nous avons par exemple dû concevoir le bâtiment de manière à éviter que les voisins ne soient dérangés par le bruit des ascenseurs à l'intérieur.

## Est-ce que vous avez eu des surprises avec ce chantier?

Dans l'ensemble, nous n'avons pas eu trop de surprises en ce qui concerne la construction du bâtiment, si ce n'est l'obligation de devoir gagner 6 mois dans la réalisation. Récemment, nous avons néanmoins découvert lors de la construction d'une passerelle piétons que la terre était

plus polluée que prévu et qu'il nous fallait en dépolluer plus de 3000 tonnes. On peut aussi relever que la présence de 2 nappes phréatiques sous le bâtiment nous a empêchés d'utiliser des piliers pour les fondations. Nous avons donc dû couler une dalle de 1m20 de béton pour éviter que la pression de l'eau ne puisse surélever le bâtiment. Par rapport à d'autres constructions similaires, les travaux de terrassement ont donc également été assez longs par rapport au reste du chantier. Enfin, les voies CFF à proximité du site ont été synonymes de contraintes pour la manœuvre des grues et donc bien sûr... de casse-tête pour nos ingénieurs.

### **Et la présence de la Venoge, à quelques mètres du nouveau bâtiment?**

C'était évidemment une contrainte connue, puisqu'il fallait non seulement protéger la Venoge de nos activités contre tout risque de pollution, mais aussi protéger notre Centre Rail d'éventuelles crues historiques. Nous avons ainsi complété les murs anti-crues et surélevé

le pont qui relie notre Centre Rail et le parc des véhicules, situé de chaque côté de la rivière. On peut en tout cas dire qu'au final la nature est gagnante, puisque nous avons augmenté la distance entre la Venoge et l'espace bâti dans le respect

des nouvelles normes de protection, et allons «renaturaliser» une grande partie des rives qui bordent la parcelle.

### **Pourquoi en fait avoir choisi ce terrain pour construire le Centre Rail?**

L'enjeu pour construire un Centre Rail, c'est de trouver un très grand terrain à proximité des infrastructures CFF existantes, parce chaque accès au réseau ferroviaire et chaque mètre de voies supplémentaires est synonyme de frais d'entretien et de complexité au niveau des horaires et de la circulation des trains. Il faut

en plus que la zone soit desservie par un grand nombre de wagons Cargo Domicile, tôt le matin et tard le soir. Les opportunités sont donc plutôt rares. Venoge Parc était un emplacement idéal pour cela, et à proximité de nos clients. Nous sommes ainsi raccordés à la ligne principale Lausanne-Yverdon, avec une nouvelle voie ferrée d'à peine plus de 300 mètres.

### **Comment s'est passée la collaboration avec les partenaires?**

La collaboration était vraiment très bonne, tout le monde s'est montré assez ouvert. Une particularité de ce projet est que nous sommes installés sur le site des anciennes câbleries de Cossonay, mais le bâtiment même du Centre Rail est situé sur la Commune de Penthalaz, avec la Venoge qui fait office de frontière communale. Nous avons donc beaucoup travaillé avec le Canton et 2 Communes, par exemple pour la protection de l'eau, ou lors de séances d'information. Le Plan partiel d'affectation est d'ailleurs un document intercommunal. La relation avec les entreprises a aussi été très bonne. Il faut dire que nous ne travaillons pas avec une entreprise générale, mais que nous effectuons nous-mêmes les appels d'offres. Nous avons donc une relation directe et privilégiée avec tous les corps de métiers.



## **PLANZER IMMOBILIEN AG**

Basée à Dietikon, Planzer Immobilien AG emploie 5 personnes, dont 1 apprenti. Cette petite structure est mobile: elle se déplace dans toute la Suisse en fonction des projets de construction du groupe.

# UN NOUVEL OUTIL DE TRAVAIL ATTENDU PAR LES CLIENTS COMME LES COLLABORATEURS

Pour les clients actuels de la filiale Planzer de Tolochenaz, le futur Centre Rail de Penthelaz permettra une plus grande rapidité de livraison et un service plus efficient. Quant aux collaborateurs, c'est tout bonnement leur qualité de vie qui sera améliorée. Mario Ziliotto, responsable de la filiale, nous explique pourquoi.



Mario Ziliotto, Directeur de succursale Penthelaz

## **Quel est le principe de fonctionnement d'un Centre Rail?**

Nos camions vont chercher la marchandise à transporter chez nos clients en fin de journée, puis vont la déposer au Centre Rail le plus proche, où un tri est effectué en fonction de la destination souhaitée. Les biens sont ensuite chargés dans des wagons et circulent pendant la nuit. Lorsque le wagon arrive dans le Centre Rail de destination, les ma-

gasiniers déposent les palettes sur des travées, qui correspondent à des zones de livraison. Les camions se garent alors en face de leur travée et partent livrer la marchandise aux bonnes adresses jusqu'aux environs de 14h.

## **En quoi vos clients vont-ils bénéficier de ce nouveau Centre Rail?**

Il y a deux aspects principaux: D'abord, il faut savoir qu'aujourd'hui, pour des raisons économiques, les entreprises réduisent au maximum leurs espaces de stockage. Lorsqu'elles passent commande, la livraison de marchandises doit donc se faire très rapidement. Le transport rail-

route nous permet de satisfaire cette nouvelle exigence, puisque les wagons parcourent la plus grande distance la nuit. Il est parfois possible de commander jusqu'à 18h pour une livraison le lendemain à partir de 5h.

Ensuite, avec ce type de transport, le client qui attend de la marchandise de Lugano, Zurich et Sion réceptionnera toutes ses commandes en même temps. Comme la marchandise est d'abord transférée au Centre Rail le plus proche de chez lui et que le camion n'effectue plus que la distance qui le sépare du centre, le chauffeur charge toutes les palettes qui lui sont destinées et n'effectue qu'une livraison. C'est beaucoup plus pratique et efficient! Pour Planzer, le Centre Rail de Penthelaz représente d'ailleurs la dernière pièce d'un puzzle, puisque l'entreprise aura ainsi achevé son réseau de transfert rail-route dans toutes les régions de Suisse.

## **Par rapport à votre organisation actuelle à Tolochenaz, qu'est-ce qui va concrètement changer?**

Le transport rail-route représentera pour nous une vraie amélioration de la qualité de vie. Comme les marchandises ne seront plus transportées par camion que sur les derniers kilomètres du transfert, les horaires des chauffeurs

vont se standardiser: ils commenceront moins tôt et finiront moins tard. Avec ce nouveau bâtiment de 200 mètres, ils disposeront également de plus de quais pour décharger la marchandise en fin de journée (30 contre 17 aujourd'hui). Ce qui réduira les attentes inutiles. Quant aux magasiniers, ils effectueront moins de travail de nuit et ne travailleront plus à l'extérieur par tous les temps et toutes les températures. Une équipe déchargera les wagons le matin entre 4 et 7h et une autre chargera les wagons en fin de journée jusqu'à 21h. Ils auront aussi des convoyeurs automatiques, qui monteront une partie de la marchandise dans les étages sans assistance.

### **Ce changement a donc été bien accueilli?**

Tout à fait. Tout le monde se réjouit de partir à Penthalaz et d'emménager dans une infrastructure moderne, où le travail sera plus fluide. L'infrastructure de Tolothenaz n'est pas connectée au rail, devient vétuste et n'est simplement plus adaptée aux volumes de marchandises que nous traitons aujourd'hui. Et comme environ 80% de nos collaborateurs habitent dans le Gros-de-Vaud, ils sont ravis que leur lieu de travail se rapproche de chez eux. Nous pourrions aussi plus facilement engager de nouveaux collaborateurs.

## **LE RAIL, UNE SOLUTION D'AVENIR**

Avec le futur Centre Rail de Penthalaz, la Maison Planzer consolide une stratégie de développement résolument axée sur le transport des marchandises par rail. Le directeur de l'entreprise familiale Nils Planzer nous explique pourquoi et présente sa vision pour l'avenir.

### **Que représente pour Planzer l'ouverture du nouveau «Centre Rail» de Cossonay/Penthalaz?**

Elle est très importante. Le transport de marchandises par rail constitue aujourd'hui notre activité principale et cette nouvelle infrastructure rail-route, qui comble un vide, nous permettra de disposer d'un réseau véritablement complet. Dès fin 2017, nous pourrions ainsi desservir toutes les régions de Suisse depuis 13 Centres Rail performants et écologiques.

Le Centre Rail de Penthalaz va en outre nous permettre de consolider notre offre en Suisse romande dans la logistique de stockage, la logistique pharmaceutique et le transport de colis. Le but est d'aussi continuer à nous développer dans ces secteurs. Une prochaine étape sera l'installation d'un entrepôt automatisé à grande hauteur de rayonnages.

### **Pourquoi misez-vous en fait sur le transport par le rail?**

Le rail nous permet d'abord tout simplement de livrer plus rapidement nos clients, puisque les routes sont fortement affectées par les embouteillages pendant la journée et que, la nuit, les camions n'ont pas le droit de circuler. En Suisse, le transport rail-route est un modèle qui a fait ses preuves et qui représente une solution d'avenir. Lorsqu'il s'agit de distribution nationale, le rail est donc automatiquement intégré dans notre réflexion. Et puis, Planzer a développé une forte fibre écologique. En tant qu'entreprise familiale, nous pensons en termes de générations. Nous voulons vraiment remettre à nos descendants un monde meilleur et pour ce faire, les actes valent mieux que les mots!

### **Quel regard portez-vous sur l'évolution du marché de la logistique et du transport en Suisse ces dernières années?**

De manière globale et naturellement aussi en Suisse, le marché de la logistique a gagné en attractivité. Dans un contexte de complexité croissante, il est même devenu un élément central du succès de toute stratégie commerciale. Nous apprécions la confiance que nous accordent nos clients et nous savons que de leur réussite, dépend aussi la nôtre. Dans un marché globalisé, la Suisse offre clairement aujourd'hui des avantages et désavantages. En raison du haut niveau de coûts, nous sommes obligés de fournir des prestations d'une très grande efficacité. Nous n'avons pas le choix, il nous faut être meilleurs que les pays voisins, à la fois grâce à des infrastructures modernes et un personnel de haut niveau. C'est notre plus grand défi. En Suisse romande, je considère cependant que le potentiel est encore grand, raison pour laquelle nous effectuons actuellement cet investissement important.

### **Est-ce un avantage d'être une entreprise familiale pour se développer?**

La forme de l'entreprise ne fait pas tout. Mais c'est juste qu'une entreprise familiale a peut-être plus de facilité à mettre en place et maintenir une culture d'entreprise forte et saine, ce qui est pour moi primordial pour se développer. Notre attitude envers nos collaborateurs, nos valeurs et notre fiabilité en tant que partenaire sont des atouts réels. Nous savons aussi apprécier la confiance que nous accordent nos clients et soigner nos relations avec eux. Enfin, nous voyons à long terme, comme c'est le cas avec l'ensemble de la zone «Venoge Parc que Planzer a racheté en 2008, et dont l'édification du Centre Rail représente une première étape importante d'un développement global.

### **A quoi ressemblera selon vous votre entreprise dans 20 ans?**

Nous allons continuer à travailler dur. Notre objectif est de rester, dans les 20 prochaines années, une entreprise familiale qui réussit sur ce marché passionnant, en appliquant les mêmes principes que nos prédécesseurs: servir nos clients avec plaisir, application et une super équipe!

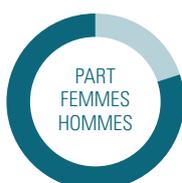


*Nils Planzer, CEO Groupe Planzer*

# FAITS ET CHIFFRES PLANZER

## DONNÉES-CLÉS

Forme juridique	Société anonyme à 100 % entre les mains de la famille
Fondation	Société individuelle à partir de 1936, SA dès 1966
Personnel	4700 Personnes 300 Apprentis 79 Nations
Siège	CH-8953 Dietikon, canton de Zurich
Sites	Suisse: 47 entreprises réparties sur 50 sites  Etranger: 1 en Italie, 1 au Luxembourg, 3 en Allemagne, 2 en France, 1 à Hong-Kong, 1 au Lichtenstein
Chiffre d'affaires	50 % transports nationaux 15 % transports internationaux 25 % logistique de stockage 10 % transports spéciaux
Parc de véhicules	960 véhicules propres 390 sous-traitants (en service exclusif)
Entrepôts	1 000 000 m <sup>2</sup> de surface totale 10 entrepôts équipés de rayonnages grande hauteur pour 165 000 palettes



## PRESTATIONS

- Transports nationaux
- Transports de colis de détail, charges partielles et complètes
  - Transports par fret aérien
  - Transports par route à température contrôlée
  - Transports de colis
  - Transports de grue
  - Transports nocturnes
  - Transports spéciaux (hors gabarit en largeur, longueur ou poids)
  - Transports de marchandises dangereuses
- Transports internationaux
- Transports par route conventionnels
  - Transports par route à température contrôlée
  - Transports intermodaux
  - Fret aérien camionné
  - Dédouanements
  - Transit
- Logistique de stockage
- Entrée et sortie de stock
  - Stockage d'aliments, de médicaments, biens de première nécessité et marchandises dangereuses
  - Préparation des commandes
  - Conditionnement
  - Approvisionnement de matériel d'emballage et publicitaire
  - Mise en place et exploitation de boutiques en ligne
  - Réalisation d'envois par fret aérien
- Services spécialisés
- Service à 2 personnes
  - Logistique high-tech
  - Transports spéciaux (hors gabarit en largeur, longueur ou poids)
  - Déménagements privés et professionnels

# EN SAVOIR PLUS

## PROCHAINES ÉTAPES POUR LES MÉDIAS

- Dès août 2017: phase test (trains, logistique)
- Décembre 2017: Dernier camion partant de Tolochenaz et mise en service du Centre Rail
- Janvier 2018: Inauguration officielle (18 janvier) et portes ouvertes (20 janvier)

## CONTACTS MÉDIAS (EN GÉNÉRAL)

Planzer Transport AG  
Jan Pfenninger, responsable Marketing & Communication  
Lerzenstrasse 14  
CH-8953 Dietikon  
T +41 44 744 62 68  
[jpfenninger@planzer.ch](mailto:jpfenninger@planzer.ch)

## CONTACTS MÉDIAS NOUVEAU CENTRE RAIL DE PENTHALAZ

Demande de visites, interviews, photos

Maison Planzer Transports SA  
Mario Ziliotto, responsable de filiale  
Route du Molliau 30  
CH-1131 Tolochenaz  
T +41 21 804 14 01  
[mziliotto@planzer.ch](mailto:mziliotto@planzer.ch)

ftc communication SA  
Agence de communication et relations publiques  
François Huguenet, directeur  
Av. Dapples 54  
CH-1006 Lausanne  
T +41 21 614 77 76 / +41 79 455 82 31  
[francois.huguenet@ftc.ch](mailto:francois.huguenet@ftc.ch)

[planzer.ch/durabilite](http://planzer.ch/durabilite)

[planzer.ch](http://planzer.ch)