

Conférence de presse de bilan du Groupe Hupac

Hupac investit dans la croissance

Zurich, 2.5.2018 Malgré de graves goulets d'étranglement au niveau des infrastructures, l'opérateur combiné suisse Hupac a réussi à augmenter son volume de transport de 3,5% en 2017 et à réaliser un résultat d'exploitation satisfaisant. L'entreprise veut stabiliser la qualité et étendre son marché au moyen d'investissements ciblés. Hupac escompte que la mise en service du corridor de 4 mètres passant par le Gothard et le Ceneri à compter de 2021 apportera une nette amélioration de l'efficacité et de la fiabilité.

Résultat positif malgré une situation de transport tendue

Au cours de l'exercice 2017 écoulé, le Groupe Hupac a réussi à augmenter son chiffre d'affaires de 3,3% pour le faire passer à CHF 485,6 millions (EUR 436,9 mio.). Bien que le contexte macroéconomique mondial se soit avéré favorable, surtout au premier semestre, les effets négatifs dus aux interruptions de lignes ont nettement tassé les résultats au second semestre, et ont entraîné des pertes en particulier dans l'activité principale sur l'axe Nord-Sud. Grâce au raffermissement de l'euro vers la fin de l'année et à des revenus extraordinaires, le groupe a néanmoins pu enregistrer un bénéfice annuel satisfaisant de CHF 11,1 millions, en progression de 3,5% par rapport à l'exercice précédent.

La business unit Shuttle Net, avec l'exécution du trafic en Europe, en Russie et en Chine a contribué au résultat d'exploitation positif. Sur le marché de base du transport transalpin à travers la Suisse, le segment des mégatrailleurs de 4 mètres s'est à nouveau avéré être un moteur de croissance, avec un plus de 10%. Créée en 2015, la business unit Company Shuttle pour clients à gros volumes a également connu une évolution très réjouissante. Les transports ont pu augmenter de près de 50% et représentent déjà 10% du chiffre d'affaires total. Dans le domaine d'activité Maritime Logistics, les premiers trains ont circulé à l'automne et d'autres évolutions considérables sur ce marché sont prévues.

Au total, les entreprises du Groupe Hupac ont transporté un volume de 763.000 envois routiers, soit 1.370.000 TEUs. Une croissance positive des transports de plus 8,3% a été réalisée au premier semestre, mais les fermetures de lignes et les chantiers ont ramené l'évolution à moins 1,6% au second semestre. Globalement, Hupac a enregistré une croissance du transport de 3,5%.

«L'évolution de l'exercice passé montre une nouvelle fois à quel point il est important de disposer d'une gestion efficace des urgences, avec des réserves et des procédures claires. Afin de pouvoir intervenir dans des situations de circulation critiques, Hupac garde environ 10% de son parc de wagons ainsi que des locomotives et des conducteurs de locomotives pour les trajets de backup. Sans ces ressources supplémentaires et sans la flexibilité et la disponibilité de notre personnel, la performance aurait été nettement moins bonne au cours de cet exercice difficile», a déclaré Hans-Jörg Bertschi, Président du Conseil d'administration, lors de la conférence de presse de bilan du 2 mai 2018 à Zurich.

Contingency management: stabiliser la qualité, assurer la supply chain

La qualité toujours instable sur les principaux axes de transport d'Europe en raison des chantiers et des accidents nécessite d'actions décidées pour préserver et renforcer la position du fret ferroviaire dans la

supply chain globale. Sur le plan de la politique des transports, la priorité doit être donnée à la mise en œuvre d'une gestion internationale des chantiers avec des itinéraires bis et à la création d'une gestion de crises adaptée au corridor. Lors d'interruptions imprévues de lignes sur les axes importants pour le transport de marchandises, la reprise rapide du trafic sur une seule voie à vitesse de circulation ralentie doit passer avant tout. Il existe également une grande marge d'amélioration de la coopération internationale entre les bases opérationnelles nationales dans le daily business. «Si la gestion européenne des infrastructures pense et agit de façon internationale, nous pourrions développer ultérieurement le transport combiné d'une manière adaptée au marché et faire progresser le transfert du trafic de la route au rail», a souligné M. Bertschi.

Hupac tire également les conséquences des goulets d'étranglement de l'année passée. La fermeture totale de la ligne de la vallée du Rhin pendant sept semaines en raison d'un accident de chantier près de Rastatt et la fermeture de la ligne de Luino entre Bellinzona et Gallarate pendant six mois en raison de travaux pour achever le corridor de 4 mètres ont eu des conséquences graves. L'an dernier Hupac a perdu 55.000 envois routiers pour cause de fermetures de lignes et de retards importants. Hupac est décidée à stopper cette tendance négative et à stabiliser la qualité par de nouveaux investissements. Parmi ces mesures figurent des réserves supplémentaires pour résorber les trains bloqués et les départs différés sur les jours suivants, le fait de prévoir des locomotives multi-systèmes pour les trajets ferroviaires transfrontaliers, la gestion des capacités en temps réel et la mise en place de voies alternatives afin de diversifier les risques.

L'information rapide et proactive en cas de retard revêt une importance capitale pour la supply chain. Hupac poursuit plusieurs projets de digitalisation en liaison avec des partenaires ferroviaires et des entreprises de transport afin de mettre en place des flux d'informations transparents et de haute qualité, du point d'origine jusqu'au point de destination. «À titre de démarche concrète immédiate, nous allons doter nos trains de GPS et informer nos clients de la position exacte de leurs unités de chargement par le biais d'une interface. La technique existe – nous allons l'utiliser et mettre les résultats à la disposition du marché dès la fin de 2018», a annoncé Beni Kunz, directeur de Hupac.

Investissements dans le matériel roulant, les terminaux et la digitalisation

Hupac investit sans relâche dans la poursuite de la croissance de son activité commerciale. En 2017, les investissements en immobilisations ont plus que doublé, avec CHF 56,5 millions. Quelque 450 modules de wagons ont été ajoutés à la flotte de wagons, qui compte désormais 5.941 unités. Les achats ont essentiellement porté sur des wagons-poches de type T3000, pour répondre à la demande croissante dans le secteur des mégatrailers. Pour le marché croissant de l'Europe orientale, des wagons porteurs de 40 pieds ont été commandés et livrés en Russie. Dans l'année en cours, des commandes de 400 modules du wagon ont été passées. Par ailleurs, huit locomotives multi-systèmes ont été acquises et seront remises aux partenaires ferroviaires au cours de l'année.

Les terminaux de transbordement sont un facteur central du développement du trafic combiné. Justement dans la situation actuelle critique de qualité insuffisante dans le transport ferroviaire, des capacités de terminaux adéquates avec des processus flexibles et efficaces sont indispensables pour préserver le trafic et garantir aux clients une prestation adaptée au marché. Hupac gère, du point de vue opérationnel, une douzaine de terminaux en Suisse, en Italie, en Allemagne, en Belgique et aux Pays-Bas par le biais de sociétés d'exploitation propres ou de participations actives. Afin de garantir les capacités permettant la poursuite de la croissance, Hupac soutient, avec des partenaires, les projets de terminaux de Milano Smistamento, Piacenza et Brescia en Italie, de Gateway Basel Nord en Suisse et de Brwinów/Varsovie en

Pologne dont l'achèvement est prévu entre 2020 et 2022. Des déficits existent dans les bassins économiques de Rotterdam, Cologne/Duisburg et Mannheim; c'est pourquoi que Hupac investira dans le terminal RTC de Geleen (NL). En outre, Hupac a entrepris avec HGK une coopération orientée vers l'avenir en ce qui concerne le Terminal Köln Nord.

Des ressources importantes ont aussi été allouées à la mutation de l'entreprise vers la digitalisation. L'installation de portiques OCR pour la saisie des données des trains et des unités de chargement est prévue dans les terminaux Hupac. L'outil de gestion des capacités SPEAK optimisera la planifiabilité des chaînes logistiques. Sur le matériel roulant, la technologie basée sur les capteurs augmentera le niveau de sécurité et permettra la maintenance prédictive. Pour les clients, la priorité est donnée aux plateformes booking-to-billing et à l'amélioration du flux d'informations.

Soutien politique au transfert dans le corridor de transit à travers les Alpes

Depuis de nombreuses années, Hupac se prépare à la suppression des subventions d'exploitation suisses au transport combiné, décidée par le Parlement pour la fin de 2023. Des coûts de production en baisse et une charge utile en hausse par train: la formule est simple si l'on souhaite compenser l'absence des subventions sans remettre en cause la compétitivité face à la route. Les paramètres requis (2000 t de poids tracté par une locomotive, des trains de 740 mètres de longueur et un profil de 4 mètres) ne seront cependant pas disponibles partout sur le corridor de fret Rotterdam-Genova à partir de 2024. La réalisation de ces paramètres sur l'ensemble du corridor est une mission centrale de la politique des transports, tout comme l'introduction d'une planification internationalement coordonnée des sillons et du trafic.

Des calculs récents montrent que grâce aux améliorations de productivité dues au tunnel de base Gothard/Ceneri et au corridor de 4 mètres, il sera possible de réduire environ des deux tiers le soutien actuel accordé par l'État au transport combiné. Dans le contexte actuel, il faudrait que l'État continue à verser le tiers restant, même après 2024. Une alternative envisageable consisterait à abaisser les prix du sillon, aujourd'hui très élevés pour le transit à travers la Suisse, pour les ramener au niveau des pays du corridor: cette solution simple et non discriminatoire, assortie d'une faible charge administrative, donnerait un signal immédiat en faveur du transfert du trafic.

Il convient également de tenir compte de l'équivalence des subventions entre le trafic combiné non accompagné et l'autoroute roulante à partir de 2024: il est nécessaire que les conditions soient égales pour éviter des transferts contre-productifs du TCNA à l'autoroute roulante.

Une autre mesure importante pour soutenir le transfert du trafic est la poursuite bonus-bruit pour les wagons de marchandises silencieux après 2020 afin de compenser les coûts d'exploitation élevés: les wagons de marchandises silencieux et respectueux de l'environnement ne doivent pas être pénalisés par rapport aux wagons bruyants qui présentent des coûts d'exploitation plus faibles.

Perspectives pour 2018

Dans les quatre premiers mois de l'année, Hupac a enregistré une croissance des transports de 5,2%. L'évolution a été particulièrement soutenue pour le transport combiné transalpin, avec une progression de 10,7%. La fréquence de nombreux trains a été accrue et diverses nouvelles liaisons ont été introduites, par

exemple Zeebrugge Cobelfret ⇔ Novara, Hannover ⇔ Novara, Singen ⇔ Cremona, Rotterdam/Duisburg ⇔ Istanbul ainsi que des transports de trains complets du secteur Company Shuttle. Pour la première fois, des envois ont également été réalisés à destination de l'Iran, de l'Azerbaïdjan et du Turkménistan. La consolidation du trafic de l'arrière-pays maritime est prioritaire pour l'année en cours.

En 2018 aussi, on s'attend à des entraves dues à des chantiers d'aménagement des voies de desserte menant au tunnel de base du Gothard, mais qui diminueront jusqu'à l'ouverture du corridor de 4 mètres. Selon M. Kunz: «Avec la mise en service du corridor de 4 mètres via le Gothard et le Ceneri à compter de 2021, nous escomptons une nette amélioration de l'efficacité et de la fiabilité qui profitera à la poursuite du transfert du trafic lourd de la route au rail.»

À propos de Hupac

Hupac est le numéro un des exploitants de réseaux de transport intermodal en Europe, avec un volume de transport de 763.000 envois routiers ou 1.370.000 TEUs et un chiffre d'affaires de CHF 486 millions (EUR 437 millions). Son offre de 110 trains chaque jour comporte des liaisons entre les grands bassins économiques européens et jusqu'en Russie et en Extrême-Orient. La société Hupac SA a été créée en 1967 à Chiasso/Suisse. Le groupe Hupac se compose de 18 entreprises implantées en Suisse, en Italie, en Allemagne, aux Pays-Bas, en Belgique, en Pologne, en Russie et en Chine. L'entreprise emploie 470 personnes, dispose de 5.900 modules de wagons et exploite des terminaux efficaces dans d'importants sites européens.

Contact médias

Irmtraut Tonndorf Directrice Communications & Marketing
Tél. +41 58 8558020 itonndorf@hupac.com