

Conférence de presse de bilan: Hupac investit dans l'extension du trafic combiné

L'ouverture du tunnel de base du Gothard: une chance à exploiter pour le transfert modal

Zurich, le 28.4.2015 Au cours de l'année 2014, Hupac a transporté 660.109 envois routiers sur le rail. Alors que les opérations du trafic transalpin stagnaient, des progressions intéressantes ont pu être réalisées sur l'axe est-ouest. Hupac a l'intention de consolider sa position de leader sur le marché en investissant dans le nouveau segment «Company Shuttle» ainsi que dans son propre matériel roulant. Parmi les défis pour l'avenir figurent le taux de change CHF/EUR, l'amélioration de la qualité du système ferroviaire et l'accroissement de la productivité de l'infrastructure ferroviaire. Il convient de profiter de l'ouverture du tunnel de base du Gothard pour donner une impulsion nouvelle au transfert modal.

Un résultat opérationnel positif dans un marché difficile

Au cours de l'exercice 2014, Hupac a pu légèrement consolider sa position sur le marché avec une augmentation de volume de 0,5%. Le volume des transports à travers les Alpes a stagné, avec une évolution légèrement négative de -0,1%, alors que celui des transports non transalpins a pu être augmenté de 3,4%.

Le bénéfice annuel de Hupac SA a progressé de 15,0% pour se fixer à CHF 7,5 millions. Les sociétés associées y ont également contribué, puisque leurs résultats ont continué à s'améliorer par rapport à l'année précédente. Le chiffre d'affaires a connu un léger recul (-0,7%), tout comme le cash flow (-18,5%). Les investissements en immobilisations corporelles ont totalisé CHF 16,7 millions, soit 72,2% de plus que l'année précédente.

L'année en cours pose à Hupac de défis nouveaux. La dépréciation de l'euro par rapport au franc suisse et la baisse du prix du pétrole provoquent une intensification du transit routier à travers la Suisse. «L'effet à la fois du taux de change EUR/CHF et de la baisse du prix du diesel provoque un net renchérissement des coûts du transit ferroviaire par rapport au transit routier», a expliqué Hans-Jörg Bertschi, Président du Conseil d'administration de Hupac SA, lors de la conférence de presse de bilan de Hupac SA à Zurich. Etant donné que le trafic routier peut réagir très rapidement à cette amélioration concurrentielle, le risque existe que les transporteurs se détournent du trafic combiné et reviennent donc au transport routier.

Stratégie pour améliorer la qualité dans le transport ferroviaire de marchandises

La qualité, mesurée à la ponctualité des trains, s'est nettement dégradée en 2014. En moyenne annuelle, 70% des trains sont arrivés ponctuellement au terminal, ce qui représente une perte de 10 points de pourcentage par rapport à l'année précédente. Cela s'explique notamment par des problèmes de ressources dans les entreprises de chemins de fer, des problèmes d'infrastructure tels que travaux de construction, défaillances techniques et problèmes de capacité, ainsi que par des dégâts dus aux intempéries aux grèves.

Dans l'année en cours, la qualité a continué à se détériorer et n'atteint plus que 66% en moyenne. «Si le système ferroviaire ne remédie pas à cette évolution, nous allons nous découpler du marché et perdre de plus en plus de notre compétitivité par rapport à la route», met en garde Bernhard Kunz, Directeur de Hupac. Cette situation diminue la satisfaction de la clientèle, mais aussi et surtout la rentabilité. Chaque train de

marchandises qui attend de poursuivre son trajet sur la voie de garage perd le potentiel de productivité des ressources utilisées telles que personnel, locomotives, wagons, poids lourds et installations de transbordement. Les coûts que cela entraîne pèsent sur l'ensemble du système et réduisent la compétitivité du transport de marchandises par le rail. Hupac s'investit en faveur d'une stratégie européenne d'amélioration de la qualité du transport ferroviaire de marchandises. M. Kunz réclame: «C'est en connaissant l'ampleur de la situation, en établissant les raisons de manière transparente, en engageant les mesures susceptibles d'y remédier et en pilotant tout le système par le biais d'indicateurs clefs de performance et de benchmarks que nous pourrions maîtriser la situation tous ensemble.»

Tunnel de base du Gothard: une chance pour le trafic modal

La nouvelle transversale alpine avec le tunnel de base du Gothard (2017), le tunnel de base du Ceneri (2020) et le corridor de 4 mètres (2020) est conçue pour accueillir des trains plus longs, lourds et hauts, et offre un potentiel d'économies important sur le plan des coûts de production, par exemple grâce au raccourcissement de la durée des trajets et à l'abandon de la traction multiple. «Faire progresser le transfert modal avec nos propres ressources économiques, donc sans subventions, est un grand défi collectif», souligne M. Bertschi. Hupac travaille intensivement avec ses partenaires à des mesures d'accroissement de la productivité dans les domaines des wagons de marchandises, des locomotives, des terminaux et du personnel à partir de 2024. «Pour nos projets d'investissement la NLFA est déjà la réalité d'aujourd'hui», ajoute M. Bertschi.

La nouvelle ligne à faible déclivité à travers le Gothard apportera des gains de productivité au trafic combiné. A compter de 2020, des trains de marchandises pouvant atteindre 750 mètres de long et 2000 tonnes circuleront entre l'Europe du Nord et l'Italie, ce qui correspond à un gain de productivité de 30% par rapport à aujourd'hui. Les premières simulations des structures de coûts, tenant compte de la réforme du prix du sillon prévue pour 2017, permettent cependant de voir que l'objectif de l'autonomie financière à partir de 2024 reste très ambitieux. L'ouverture du tunnel de base du Gothard doit donc être accompagnée d'autres mesures propres à renforcer la compétitivité du trafic ferroviaire.

Le système prévu pour le prix du sillon avec l'introduction d'un facteur d'usure constitue un pas dans la bonne direction eu égard au principe de causalité. Pour les trains de marchandises jusqu'à 1600 tonnes traversant le Gothard, le prix diminuera légèrement, alors que les trains de 2000 tonnes deviendront nettement plus chers en raison de l'utilisation d'une deuxième locomotive. Selon M. Bertschi, «ce qui manque, ce sont des incitations à accroître la productivité des sillons, qui sont une ressource exigüe, avec des trains lourds et longs». La réforme du prix du sillon ne doit pas conduire à ce que les chemins de fer et les opérateurs craignent le risque d'occupation accru et continuent à utiliser les paramètres du train courants. «De cette façon on perd l'augmentation d'efficacité envisagée du tunnel de base et du corridor de 4 mètres».

En conformité avec les systèmes des pays voisins, Hupac recommande donc l'introduction d'un facteur de productivité avec des prix de sillons stables pour les trains à partir de 1300 tonnes brutes: chaque tonne supplémentaire est une victoire pour le système ferroviaire, le marché et le transfert modal.

Hupac réclame que seuls les coûts effectivement nécessaires pour l'exploitation du transport ferroviaire de marchandises soient imputés à ce dernier. Le réseau ferroviaire suisse est complexe et présente une forte intensité de coûts, surtout en raison des exigences du transport de voyageurs. C'est pourquoi le facteur de

qualité doit être plus marquée dans le prix du sillon. En outre, le bonus lié au bruit doit être intégré au prix du sillon en tant qu'élément fixe du prix.

Nouveau segment «Company Shuttle»

Sur le marché de croissance du trafic combiné, de plus en plus de clients atteignent la masse critique pour acheter des trains complets sur certaines relations et garantir la sécurité de la planification pour les entreprises de chemins de fer. La business unit «Company Shuttle» créée fin 2014 sous la direction de Renzo Capanni (35 ans) élabore des concepts sur mesures pour les clients présentant un volume élevé de transport. «Chaque Company Shuttle circule exclusivement pour un client et offre des capacités de chargement garanties. Les entreprises de transport assument le risque d'occupation et obtiennent avec «leur» train une caractéristique de positionnement unique sur le marché», explique M. Kunz.

En revanche, dans le segment Shuttle Net, Hupac assume tous les risques et offre au client un réseau de transport dense avec des fréquences de trains élevées et une surveillance du transport en full-service. Le réseau et le Company Train sont donc deux produits différents appelés à répondre à des besoins différents. Ils ne sont pas en concurrence l'un avec l'autre, mais se complètent idéalement: «Company Shuttle» est le pipeline pour les gros volumes des clients individuels, adapté aux besoins spécifiques du marché. «Shuttle Net» offre une flexibilité maximale avec plusieurs départs. Ensemble, ces deux formes d'offres représentent une perspective de développement globale pour la logistique.

Transit alpin pour mégatrailers et Europe orientale au cœur du développement du trafic

L'offre de mégatrailers dans le trafic transalpin continue à représenter un point fondamental dans le développement du réseau. Dans le réseau de Hupac, près de 100 trains shuttle circulent par semaine sur les corridors de 4 mètres à travers la Suisse et l'Autriche. Le segment des semi-remorques a progressé de 60% via le Lötschberg/Simplon, notamment sur les liaisons de Novare à Ludwigshafen, Cologne, Lubeck et Rotterdam. Au début de 2015, le concept opérationnel pour la Scandinavie a été remanié. Désormais, il est également possible de proposer aussi au marché suédois des liaisons régulières pour mégatrailers entre Malmö et Novare via Cologne.

Hupac a également enregistré une croissance intéressante dans les transports sur l'axe est-ouest. Dans les transports avec la Roumanie, la fréquence du shuttle Budapest ⇌ Curtici/Ploiesti est passée de un à deux allers-retours. Les marchés de la Serbie et de la Croatie ont été raccordés par le biais du nœud de Budapest, avec des liaisons à destination de Novi Sad, Zagreb et de Fiume, ainsi que la Macédoine, depuis avril 2015, avec une liaison pour Skopje.

Nouveaux investissements dans le matériel roulant

Hupac continue à investir dans son propre matériel roulant. Pour le segment des mégatrailers, des commandes de 100 wagons double poche ont été passées et doivent être livrées d'ici la fin de 2015. Pour le trafic avec la Russie, 100 wagons porteurs à écartement large ont été livrés l'an dernier; 100 autres unités sont en commande. La flotte de wagons porteurs de 90 pieds doit être augmentée dans l'année en cours par une commande de 100 unités.

Hupac dispose d'une flotte de wagons pratiquement entièrement insonorisée. Fin 2014, 96% des wagons étaient dotés de freins silencieux en matériau composite à base de résine synthétique. D'ici fin 2015, la conversion de toute la flotte sera achevée. Dans l'année en cours, une première série de wagons à poche à freins à disques a été commandée. Les coûts d'exploitation des wagons de marchandises silencieux sont cependant jusqu'à 40% supérieurs à ceux des wagons de marchandises traditionnels. Aujourd'hui, les coûts supplémentaires sont pris en charge par la Confédération au moyen d'un bonus-bruit – une mesure qui devra aussi être conservée et étendue au niveau international à l'avenir, pour ne pas imposer unilatéralement au transport ferroviaire de marchandises des coûts qui ne concernent pas le marché. «Nous nous attendons à ce que les milieux politiques s'attaquent au problème du bruit dans toute l'Europe et ne reculent pas devant les coûts que cela entraînera», ajoute M. Kunz.

Profil du Groupe Hupac

Hupac est l'entreprise leader du transport combiné à travers la Suisse et est l'un des principaux opérateurs en Europe. L'entreprise met tout en œuvre pour que de plus en plus de marchandises soient transportées par le rail et non plus par la route et apporte donc une contribution essentielle au transfert du trafic et à la préservation de l'environnement.

Hupac gère un réseau de 100 trains quotidiens reliant les grands espaces économiques européens à la Russie et l'Extrême-Orient. En 2014, le volume de transport a été d'environ 660.000 envois routiers.

Le Groupe Hupac compte 400 collaborateurs travaillant dans 13 entreprises domiciliées en Suisse, Allemagne, Italie, Hollande, Belgique, Danemark, Pologne et Russie.

Hupac SA a été fondée à Chiasso en 1967 et compte plus de 100 actionnaires. Son capital-actions de CHF 20 millions est détenu à 72% par des entreprises de logistique et de transport et à 28% par des sociétés de chemins de fer. Ainsi, Hupac assure sa proximité au marché et son indépendance par rapport aux entreprises ferroviaires.

Contact

Irmtraut Tonndorf, Responsable de la communication
Tél. +41 058 8558020, itonndorf@hupac.com