

Conférence de presse de bilan du Groupe Hupac

Volume record pour le 50^e anniversaire – bon transfert du trafic

Zurich, 1.6.2017 L'opérateur combiné suisse Hupac affiche un excellent bilan pour sa 50^e année d'existence. Avec un volume record de 737.000 d'envois routiers transportés, l'entreprise a apporté une large contribution au transfert du trafic lourd de la route vers le rail. «Grâce à Hupac, en 2016 pour la première fois depuis 20 ans, moins d'1 million de camions ont traversé les Alpes suisses», commente le président du Conseil d'Administration Hans-Jörg Bertschi.

Forte croissance, résultat très satisfaisant

En 2016, Hupac a transporté un volume record de 737.000 envois routiers, un chiffre en hausse de 11,5%. Quelque 110 trains ont assuré quotidiennement le transport des envois routiers dans l'ensemble de l'Europe et jusqu'en Russie et en Extrême-Orient.

Dans le core business du trafic transalpin via la Suisse, Hupac a enregistré une croissance du trafic de 19,4%. Une progression due à parts égales au secteur Shuttle Net, notamment dans le segment des semi-remorques de 4 mètres via le Lötschberg, et au secteur Company Shuttle, qui gère des trains entiers à la demande de clients grands comptes. Grâce à la forte hausse du trafic combiné transalpin via la Suisse, Hupac contribue notablement à ce qu'en 2016 pour la première fois depuis 20 ans, moins d'1 million de poids lourds aient traversé les Alpes suisses. Hupac s'en réjouit particulièrement en cette année anniversaire.

Sur le plan économique, la stratégie adoptée en 2015 a aussi porté ses fruits. Par rapport à l'exercice précédent, marqué par le choc monétaire CHF/EUR, le bénéfice annuel du Groupe Hupac a évolué favorablement, atteignant CHF 10,8 millions. Les produits issus des livraisons et des prestations ont gagné 10,0%, et les coûts de production 10,1%. Avec un cash flow de CHF 53,4 millions (+29,3%), les investissements, à hauteur de CHF 29,7 millions, ont pu être financés en propre.

Au terme de l'exercice, l'effectif a augmenté de 6,2%, passant à 429 postes à plein temps. Au siège de Chiasso, le nombre des emplois créés a été supérieur à la moyenne. Ils correspondent majoritairement à des postes hautement qualifiés. Bertschi ajoute: «Hupac jouit d'une excellente stabilité et investit sans relâche dans le futur.»

Tunnel de base du Saint-Gothard – démarrage positif, mais intégration internationale retardée

L'entrée en service du trafic ferroviaire par le tunnel de base du Saint-Gothard en décembre 2016 s'est déroulée sans problème. Sur la ligne de plaine via Luino, les lourds trains de marchandises exigent une locomotive de moins. Sur la liaison via Chiasso, cet important gain de productivité ne sera obtenu qu'en 2020 avec l'entrée en service du tunnel de base du Ceneri.

Néanmoins, la durée des trajets sur le trafic international n'a pas encore pu être réduite. Sur le couloir Benelux-Allemagne-Suisse-Italie, les horaires sont toujours ceux de 2015. «90% du gain de temps potentiel sont réduits à néant par les attentes», explique Hans-Jörg Bertschi, président du Conseil d'Administration de Hupac SA, à l'occasion de la conférence de presse de bilan du 1.6.2017, tenue à Zurich. Un planning des sillons concerté sur le plan international, qui répercuterait les gains de productivité liés au tunnel de base du Saint-Gothard sur le marché, commence à peine à prendre forme.

Depuis de nombreuses années, Hupac se prépare à la suppression des subventions d'exploitation suisses au transport combiné, prévue d'ici à fin 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. Tandis qu'en Suisse les conditions de production seront optimales moyennant l'achèvement du couloir de 4 mètres via Chiasso et Luino, globalement on observe un retard dans l'élimination des problèmes de productivité sur le couloir de trafic de marchandises Rotterdam-Gênes. «Les paramètres 'poids du train de 2000 t avec une locomotive - longueur du train 740 mètres - gabarit de 4 mètres' sont les conditions préalables à l'exploitation rentable du transport combiné», souligne Bertschi. Hélas, en Allemagne et en Belgique il y a encore des limitations sur la longueur des trains, et en Italie sur le poids des trains.

«Pour compenser la suppression des subventions suisses dès 2023, nous devons augmenter la productivité de bout en bout et à tous les niveaux», exige Bertschi. «Tandis que le transport routier gagne sensiblement en compétitivité grâce au bas prix du diesel et à d'innombrables innovations, le rail perd manifestement du terrain.»

L'autofinancement du transport combiné visé, malgré le tunnel de base du Saint-Gothard et le couloir de 4 mètres, est-il en péril sur les voies de desserte situées en Suisse et en Italie? Deux tiers des subventions courantes pourront être compensés si les infrastructures seront effectivement développées sur tout le couloir, ce qui n'est pas garanti en l'état actuel des choses. Le tiers restant n'est pas compensé, ce qui représente un réel risque pour le transport combiné transitant par la Suisse.

Les nombreux chantiers sur le réseau ferré, prévus dans les années à venir, n'amélioreront pas non plus la situation. Les problèmes sont essentiellement dus à une coordination internationale insuffisante et à une prise en compte déficiente des exigences du marché.

Exploiter les potentiels de productivité ensemble

Pour atteindre l'effet de transfert voulu par le système NLFA, Hupac propose une coordination internationale dans la planification des sillons pour le transit par la Suisse sur le couloir de trafic de marchandises Benelux-Allemagne-Suisse-Italie, dans le but d'optimiser la planification et le cadencement des capacités des sillons disponibles. «Si les trains roulent au lieu d'attendre aux frontières, tout le monde y gagne: pas d'encombrements sur les voies, la productivité des locomotives et des conducteurs de train augmente, la rotation des wagons s'améliore, les slots dans les terminaux sont exploités plus efficacement et les clients sont satisfaits.»

À son tour, l'élimination des problèmes liés aux infrastructures doit être inscrite tout en haut de la liste des priorités des ministères des Transports et des exploitants des infrastructures. Les exigences du fret ferroviaire ne sont pas les mêmes que celles du transport de voyageurs. Souvent, elles ne portent que sur des mesures mineures comme par ex. la prolongation des voies de dépassement qui sont de toute façon spécifiques au fret ferroviaire et doivent être priorisées en conséquence, si l'on veut obtenir le transfert du trafic lourd de la route au rail. Bertschi ajoute: «Nous ne pourrions profiter d'un vrai gain de productivité sur un couloir de fret ferroviaire performant que si l'Allemagne met à niveau la longueur des trains à 740 mètres. Il s'agit là d'une étape vitale pour notre secteur, car

à moyen terme le transport routier fera d'énormes progrès avec ses gigaliners, son platooning et ses moteurs à faible consommation.»

Dans ce contexte, il est urgent d'envisager d'autres mesures qui supportent le transfert du trafic - notamment en cette période transitoire difficile, faite de chantiers et d'obstacles sur le couloir jusqu'en 2030. «La réduction de moitié du prix des sillons pour le fret ferroviaire, thème débattu actuellement en Allemagne, est un message fort ayant un effet immédiat sur le transfert, opine Bertschi. Cet outil de transfert transparent et non discriminatoire doit aussi être envisagé en Suisse, où le prix des sillons est disproportionné.

«One Belt, One Road»: Hupac saisit sa chance dans le trafic chinois

Hupac offre un vaste éventail de prestations de transport intermodal qui a été considérablement développé en 2016. Sur le réseau intermodal Shuttle Net, de nouveaux trains shuttle ont été introduits au début de l'année entre Venlo (NL) et Busto et entre Zeebrugge et Novara. En juin 2016, une liaison a été ouverte entre Rotterdam RSC et Brescia. Avec son train shuttle inauguré en septembre entre Le Havre et Ludwigshafen, Hupac relie pour la première fois le marché français au réseau. Le segment des semi-remorques de 4 mètres sur l'axe Benelux-Allemagne et Italie via le Lötschberg/Simplon, a connu un grand développement. Sur de nombreuses liaisons, la fréquence des départs a été augmentée.

Dans le secteur Company Shuttle, les liaisons Geleen (NL) ⇆ Busto Arsizio, Rotterdam Europoort ⇆ Novara (IT), Piacenza ⇆ Oradea (RO), Anvers Combinant ⇆ Busto Arsizio et Zeebrugge ⇆ Oradea (RO) ont été aménagées à la demande de gros clients.

De succès ont aussi été remportés dans le trafic chinois. La filiale de Shanghai inaugurée en 2016 a pu organiser les premières envois. Fin mai 2017, un train complet a pris le départ de Korla, au nord-ouest de la Chine, à destination de l'Allemagne et de la France. En juin 2017, Hupac lancera un service régulier de trains shuttle entre Ludwigshafen et les terminaux Brest/Malaszewicze, sur lesquels transiteront d'importants volumes de fret transcontinental. «La première étape de notre stratégie en Chine consiste à ouvrir notre réseau de transport européen aux envois à destination/au départ de la Chine», explique Bernhard Kunz, CEO du groupe Hupac. Les envois pour l'Extrême-Orient peuvent emprunter le réseau capillaire et le service porte-à-porte de Hupac au départ de Brest/Malaszewicze.

Investissements dans le futur

Hupac poursuit sa stratégie d'investissements adoptée en 2015 conformément au calendrier. En 2016, 260 wagons ont été commandés, plus 450 unités supplémentaires en 2017. Fin mai 2017, Hupac a signé un contrat d'achat portant sur huit locomotives multi-système («D-A-CH-I-NL»). Les premières livraisons sont prévues pour mai 2018. Ces locomotives seront gérées par les sociétés ferroviaires partenaires et utilisées en exclusivité pour le trafic Hupac. «Une mesure pour gagner en efficacité et en assurance qualité», indique Kunz.

Des ressources importantes ont aussi été allouées à la mutation de l'entreprise vers le numérique. Celle-ci va de l'optimisation des processus à l'adoption de modèles commerciaux innovants en passant par la mise en place de plateformes et la communication automatisée. 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.

Perspectives 2017

Au cours des premiers mois de cet exercice, Hupac a enregistré un développement positif du trafic de +9,3% sur le trafic transalpin et, globalement, de +7,8% par rapport à la même période de l'exercice précédent. Au terme de l'exercice, nous tablons néanmoins sur un tassement de la croissance. Cause: la fermeture pendant six mois de la ligne Luino en raison de travaux pour le couloir de 4 mètres, dont l'achèvement est prévu en 2020. Le trafic sera dévié via Domodossola et Chiasso, mais il faudra s'attendre à des irrégularités et à des limitations de capacité.

En juin 2017, Hupac fêtera son cinquantième anniversaire aux côtés de ses collaborateurs, de ses clients et de ses partenaires. La société en joint venture fondée au Tessin en 1967 par quatre transporteurs et les CFF avec un capital initial de 500.000 francs, est devenue le principal exploitant du réseau de transport intermodal en Europe. «Nous sommes très fiers de notre parcours», souligne Bernhard Kunz. «La proximité à la clientèle, les investissements dans nos propres ressources et notre dynamisme en matière d'innovations ont toujours présidé aux activités de Hupac. Les années à venir apporteront aussi leur lot de grands défis. Aux côtés de nos collaborateurs, de nos clients et de nos partenaires, nous voulons faire du transport combiné le choix privilégié pour le trafic de marchandises longue distance en Europe.»

À propos de Hupac

Hupac est l'exploitant principal du réseau de transport intermodal en Europe. L'offre de Hupac comprend 110 trains quotidiens reliant les grandes régions économiques européennes à la Russie et à l'Extrême-Orient. La société Hupac SA a été fondée à Chiasso/Suisse en 1967. Le groupe Hupac compte 17 entreprises implantées en Suisse, Italie, Allemagne, Pays-Bas, Belgique, Pologne, Russie et Chine. L'entreprise emploie 450 personnes, possède 5.500 modules de wagons et gère des terminaux efficaces dans des places européennes stratégiques.

Contact médias

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