

*L'opérateur combiné suisse enregistre un résultat positif pour 2013*

## Hupac continue à consolider sa position dominante sur le marché

**Zurich, le 12.5.2014** Hupac a enregistré un exercice satisfaisant en 2013. Par une légère hausse du volume de trafic, la société a pu améliorer ses bénéfices annuels. La mise en service du tunnel de base du Gothard va ouvrir des opportunités nouvelles. Grâce à l'accord bilatéral sur les transports, les voies d'accès à l'Italie pourraient être aménagées pour des trains de 750 mètres de long dès 2017, ce qui permettrait un bond de productivité. Hupac se propose de continuer à consolider sa position dominante sur le marché en investissant dans la nouvelle business unit «Company Shuttle» ainsi que dans son propre matériel roulant pour la Russie. La question de la protection contre le bruit revêt une priorité essentielle. En tant que pionnier de la réduction du bruit ferroviaire, Hupac investit dans le développement de wagons de marchandises encore plus silencieux et dotés de freins à disques. A compter de 2016, le Groupe n'utilisera plus que des wagons de marchandises silencieux.

### **Un résultat annuel satisfaisant**

L'exercice 2013 a permis à Hupac d'augmenter son chiffre d'affaires de 5,7% pour le faire passer à CHF 480,2 millions, et s'est clos sur un bénéfice annuel de CHF 6,6 millions. Cela correspond à une progression de 49,5%. Les sociétés participées ont également contribué à ce résultat réjouissant, puisque leur résultat s'est notablement amélioré par rapport à l'année précédente. Le cash flow a connu une évolution positive et s'est élevé à la fin de l'année à CHF 50,8 millions (+5,6%). Les investissements en immobilisations corporelles ont totalisé CHF 9,7 millions et se sont ainsi situés à 70,9% au-dessous du niveau de l'exercice précédent. La faible activité d'investissement du Groupe Hupac s'explique principalement par une baisse des besoins d'investissement dans le domaine du matériel roulant, qui est due à la persistance de la faible demande de transports ainsi qu'à l'augmentation de la disponibilité des wagons par suite d'une optimisation de l'activité d'entretien.

### **Tunnel de base du Gothard: saisir les opportunités**

La mise en service du tunnel de base du Gothard, qui prévue au mois de décembre 2016, va notablement améliorer les conditions cadres pour le transport combiné dans le transit alpin suisse. La nouvelle ligne de plaine fera faire des économies, par exemple en raccourcissant le trajet et en rendant inutile la traction multiple. Mais l'ensemble de l'axe de trafic nord-sud ne sera sans doute entièrement performant qu'après 2020, lorsque le tunnel de base du Ceneri sera ouvert et que le couloir sera adapté au profil de 4 mètres. Il est donc d'autant plus important que d'ici à 2017, au moins un axe soit achevé pour des trains d'une longueur de 750 mètres jusqu'aux terminaux d'Italie du Nord. Ce résultat doit être rendu possible grâce à l'accord sur les transports récemment conclu entre la Suisse et l'Italie, qui régit également le financement de cet aménagement. «En portant la longueur des trains de 550 à 750 mètres, nous allons pouvoir fortement augmenter la productivité du trafic combiné après l'ouverture du tunnel de base du Gothard et transférer sensiblement plus de transports de la route au rail,» a déclaré Hans-Jörg Bertschi, Président du Conseil d'administration de Hupac SA, à l'occasion de la conférence de presse de bilan à Zurich. Le terminal Hupac de Busto Arsizio-Gallarate est déjà aménagé pour des trains de 750 mètres de long conformes à la norme européenne.

### **Nouvelle business unit «Company Shuttle»**

Sur le plan commercial aussi, Hupac se positionne afin de continuer à se développer. Le trafic combiné est un marché de croissance où de plus en plus de transporteurs disposent de volumes pour des trains complets. Pour les clients prêts à assumer le risque de remplissage des trains, Hupac proposera à compter de l'automne 2014 le service «Company Shuttle», où Hupac se concentrera sur l'organisation du concept des trains complets, alors que d'autres composantes de l'offre telles que le matériel roulant, le transbordement dans le terminal, la gestion des événements, etc. pourront être prises en compte à titre optionnel en fonction des exigences du client. Depuis 2003 déjà, Hupac propose des concepts «slot» où les clients prennent en charge un certain nombre de places de chargement. «La nouvelle business unit tiendra compte de l'évolution du marché,» a expliqué M. Bertschi. «Alors que les clients ayant un petit volume profiteront des avantages du vaste réseau de Hupac, les entreprises de transports prêtes à s'engager en termes de volumes, pourront désormais planifier et réserver auprès de nous leurs propres trains complets répondant à leurs exigences spécifiques.»

### **Un rôle de pionnier dans la lutte contre le bruit ferroviaire: dès 2016, tous les trains Hupac seront silencieux**

Hupac tient à étendre son rôle de pionnier en ce qui concerne le transport ferroviaire écologique et silencieux de marchandises. Dans les années 1990 déjà, l'opérateur avait été un précurseur dans le développement des freins dits silencieux, qui diminuent de près de moitié le bruit perçu par rapport aux wagons de marchandises traditionnels. Depuis 2001, Hupac équipe systématiquement son parc de wagons avec cette nouvelle technique. Fin 2013, 93% de ses propres wagons étaient dotés de freins réalisés dans un matériau composite en résine artificielle silencieux. A la différence des anciens freins métalliques en fonte grise, la semelle K ne rend pas rugueuses les bandes de roulement des roues. Celles-ci restent lisses, de sorte que les trains circulent en faisant un bruit inférieur d'environ 10 décibels. D'ici la fin de 2015, la modernisation de la flotte de wagons sera achevée; à partir de 2016, tous les trains Hupac circuleront en produisant moins de bruit.

Une nouvelle réduction du bruit de 5 décibels ne pourra être obtenue à l'avenir qu'avec des freins à disques. Au cours de cette année, Hupac va tester des wagons dotés de freins à disques et procéder à des mesures de bruit et à des essais d'exploitation; une première série de wagons de poche à freins à disques va bientôt être commandée.

### **Des wagons de propriété également pour le marché émergent de la Russie**

La stratégie de Hupac consistant à réaliser des transports combinés avec ses propres ressources a pu également être appliquée sur le marché russe durant l'exercice 2013. A l'automne 2013, le prototype d'un wagon de transport de conteneurs de 60 pieds a été développé pour l'écartement large russe. D'ici le milieu de 2014, 100 wagons doivent être livrés. Ces wagons sont achetés et gérés par la filiale nouvellement créée Hupac LLC, Moscou. «Notre propre matériel roulant nous assure la proximité du marché, la flexibilité et une forte productivité,» a précisé M. Bertschi. «Ce sont des avantages qui profitent aux clients de Hupac également sur l'axe est-ouest.»

### **Exercice 2014**

Au cours de l'exercice 2014, Hupac va se préparer aux nouvelles conditions cadres liées à l'ouverture du tunnel de base du Gothard. Les projets des terminaux Milano Smistamento, Piacenza et Brescia, qui font l'objet du Memorandum of Understanding signé en 2012 entre FS Italiane, FS Logistica, CEMAT et Hupac, continueront à être traités. Pour le terminal de Milano Smistamento, Hupac a déposé conjointement avec ses partenaires une demande de financement auprès de l'Office fédéral des transports.

Le tunnel de base du Gothard place la branche devant le défi consistant à élaborer et à appliquer de nouveaux concepts pour une exploitation efficace du transport intermodal. «En liaison avec nos partenaires des chemins de fer, nous recherchons des moyens d'utiliser les ressources requises telles que locomotives, conducteurs et wagons de la façon la plus rationnelle et la plus économe possible,» a expliqué Bernhard Kunz, CEO du Groupe Hupac. La pression de la concurrence du transport routier de marchandises ne cesse de s'accroître et incite la branche à trouver des solutions passant par des stratégies durables. «Nous sommes convaincus qu'avec une structure des coûts conforme aux exigences du marché, le trafic combiné restera à l'avenir un marché de croissance.»

Le point décisif à cet égard est aussi celui de la qualité. La ponctualité des trains permet une rotation élevée des ressources utilisées; l'absence de ponctualité provoque une perte de productivité énorme et ébranle la confiance des clients. Au cours de l'exercice sous revue, Hupac a investi de façon ciblée dans des mesures destinées à soutenir la qualité. Le service du contrôle de la production coordonne 24 heures sur 24, 7 jours par semaine, la circulation des trains en liaison avec les chemins de fer, les terminaux et les clients. En cas de besoin, le recours à des compositions de remplacement stationnées à divers nœuds du réseau ferroviaire compense les déficits de qualité les plus importants. Comme le dit M. Kunz: «Nos clients ne remarquent même pas un grand nombre d'irrégularités du trafic – ce qui atteste de notre contribution à l'assurance de la qualité.»

Pour l'année en cours, Hupac s'attend à une évolution du trafic stable, voire en légère hausse. Les relations existantes seront étendues en fonction de la demande et rationalisées en cas de besoin. Hupac poursuivra sa stratégie de développement dans les marchés de croissance de l'Europe orientale, de la Russie et de l'Extrême-Orient.

### **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 2013, le volume de transport a été d'environ 657.000 envois routiers. Le Groupe Hupac compte 405 collaborateurs travaillant dans 12 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 91 6952936 [itonndorf@hupac.ch](mailto:itonndorf@hupac.ch)