

## **Croissance du trafic malgré une qualité opérationnelle médiocre sur le réseau ferroviaire**

**Chiasso, le 29.07.2014 - Au cours du premier semestre 2014, l'opérateur suisse de transport combiné Hupac a enregistré une hausse du trafic de 3,8%. Les chantiers, les accidents, les problèmes techniques et les grèves se sont répercutés sur la qualité opérationnelle du réseau ferroviaire.**

### **Evolution du trafic**

Au premier semestre 2014, l'opérateur suisse Hupac a réalisé 339.725 envois routiers par le transport combiné non accompagné à travers l'Europe. Un chiffre qui traduit une augmentation du trafic de 3,8% par rapport à la même période de l'exercice précédent. L'évolution du trafic de Hupac reflète la situation économique de l'Europe: une conjoncture qui reste morose et des échanges de marchandises assez faibles notamment avec l'Italie. «Au premier semestre 2014, nous avons presque atteint nos objectifs budgétaires», constate Bernhard Kunz, directeur de Hupac. L'entreprise s'attend à ce que la situation de la demande reste stable d'ici la fin de l'exercice.

### **Qualité opérationnelle sur le réseau ferroviaire**

La qualité opérationnelle sur le réseau ferroviaire suscite néanmoins des inquiétudes. Sur tous les axes, la ponctualité a baissé par rapport à 2013, même si à différents niveaux. La qualité d'exploitation insuffisante sur le réseau ferroviaire est un facteur néfaste pour le transfert du trafic. «Dans la logistique, les objectifs de ponctualité sont largement supérieurs à 90%», souligne Bernhard Kunz, directeur de Hupac. «Si le système ferroviaire ne réagit pas, nous n'aurons plus de prise sur le marché et n'atteindrons pas les objectifs de transfert.»

La satisfaction de la clientèle, mais aussi la rentabilité du transport combiné, souffrent des insuffisances de la qualité. Tout train de marchandises attendant le feu vert sur une voie de stationnement remet en cause le potentiel de productivité des ressources mises en œuvre telles que le personnel, les locomotives, les wagons, les poids lourds et les installations de transbordement. Les coûts engendrés grèvent l'ensemble du système et freinent le développement du marché du fret ferroviaire.

### **Objectif stratégique: une ponctualité d'au moins 90%**

Hupac maintient son objectif stratégique d'une ponctualité d'au moins 90% et investit pour minimiser les conséquences pour les clients. Les retards sont dus aux accidents et aux problèmes techniques sur le réseau ferroviaire, aux chantiers planifiés avec des itinéraires alternatifs, aux grèves, au manque de ressources dans les sociétés ferroviaires et aux problèmes dans les terminaux.

### **Vers une gestion des infrastructures à l'écoute de la clientèle**

Le fait que les insuffisances d'exploitation sur le réseau ferroviaire se traduisent par d'énormes problèmes de qualité doit être attribué aux conditions-cadre réglementaires. Dans de nombreux pays l'ordre de priorité actuel attribue au transport de marchandises la dernière priorité sur le réseau. Tout dérangement sur le réseau peut entraîner des retards de plusieurs heures, voire de plusieurs jours. On oublie ici que le transport de marchandises doit aussi respecter ses horaires. Kunz: «Le transport de marchandises est souvent

considéré comme un élément perturbateur et non comme un client pesant des millions avec un fort potentiel d'avenir. Cette évolution va dans le mauvais sens, car le coût des infrastructures augmente partout en Europe. Il est donc nécessaire que les différentes divisions des infrastructures opèrent avec plus de proximité au marché même en ce qui concerne le trafic marchandises.»

Une solution consisterait à introduire des indemnités en cas de retard, telles qu'elles sont pratiquées dans le transport ferroviaire de voyageurs et dans le transport aérien: si l'infrastructure ferroviaire est à l'origine d'un retard, elle doit aussi en assumer les conséquences. «Si tous les acteurs de la chaîne logistique assument leurs responsabilités, nous pourrions alors proposer conjointement un produit attractif et faire progresser le transfert du trafic», indique Kunz.

Informations complémentaires: Irmtraut Tonndorf Director Communications  
Tél. +41 91 6952936 itonndorf@hupac.ch

<b>Evolution du transport au 1<sup>er</sup> semestre 2014</b>	<b>Janvier-juin 2014</b>	<b>Janvier-juin 2013</b>	<b>en %</b>
Nombre d'envois routiers			
<b>Transalpin via CH</b>	<b>198.338</b>	<b>189.716</b>	<b>4,5</b>
<b>Transalpin via A</b>	<b>25.777</b>	<b>26.978</b>	<b>- 4,5</b>
<b>Transalpin via F</b>	<b>1.824</b>	<b>1.385</b>	<b>31,7</b>
<b>Total transalpin</b>	<b>225.939</b>	<b>218.079</b>	<b>3,6</b>
<b>Import/export CH</b>	<b>33.115</b>	<b>33.368</b>	<b>- 0,8</b>
<b>National CH</b>	<b>1.628</b>	<b>1.667</b>	<b>- 2,3</b>
<b>Autres transports</b>	<b>79.043</b>	<b>74.252</b>	<b>6,5</b>
<b>Total non-transalpin</b>	<b>113.786</b>	<b>109.287</b>	<b>4,1</b>
<b>Total</b>	<b>339.725</b>	<b>327.366</b>	<b>3,8</b>