

En 2014, Hupac a transporté près de 660.000 envois routiers sur le rail

Hupac illustre aux logisticiens européens les avantages de Alptransit

Chiasso, le 30.1.2015 Plus de cent transporteurs routiers ont visité le chantier du tunnel de base du Gothard à l'invitation de l'opérateur de transport combiné suisse Hupac. Ce tunnel de 57 km de long traverse les Alpes sans déclivité et améliore les conditions de production du fret ferroviaire. L'effet de déplacement futur dépend de la compétitivité du système ferroviaire par rapport à la route. La baisse du prix du diesel, les prix élevés des sillons et l'appréciation du franc compromettent le développement du transport combiné à travers la Suisse.

Avancement des travaux selon les prévisions Le 30 janvier, des représentants de quelque cent entreprises de transport et de logistique de toute l'Europe ont visité le chantier du tunnel de base du Gothard et se sont informés sur l'avancement du projet Alptransit. «Les travaux progressent selon les prévisions», a confirmé Renzo Simoni, CEO de la société AlpTransit SA qui en est le maître d'ouvrage. La construction du «plus long tunnel ferroviaire du monde» est déjà achevée, tandis que l'installation des composantes techniques ferroviaires a dépassé le seuil des 90%. «Après l'inauguration du 2 juillet 2016, l'exploitation commencera à titre d'essai et les premiers trains de voyageurs et de marchandises emprunteront le tunnel de base», a expliqué M. Simoni. «La mise en service régulière est prévue au moment du changement d'horaires en décembre 2016.»

Une infrastructure d'avenir Le tunnel de base du Gothard est le cœur de la nouvelle transversale alpine. Ce gigantesque projet d'infrastructure a été lancé dans les années 90 dans le but déclaré d'améliorer les conditions cadres du fret ferroviaire. D'autres éléments en sont le tunnel de base du Ceneri, dont l'ouverture est prévue pour fin 2019, ainsi que l'aménagement des voies d'accès en Suisse et en Italie avec le projet «corridor de 4 mètres», qui doit être achevé en 2020. Des mesures d'accroissement des capacités en Allemagne et en France compléteront le projet d'ensemble. «La logistique européenne pourra profiter de ces nouvelles infrastructures dans un avenir proche», a commenté Bernhard Kunz, directeur de Hupac. Parmi les principaux avantages figurent le raccourcissement des temps de trajet, la diminution du risque de perturbations dues aux intempéries et la possibilité de faire circuler des trains plus longs et plus lourds.

Nouvelles conditions cadres sur l'axe Rotterdam-Gênes Mais la branche va devoir se préparer à des changements des conditions cadres: deux ans après l'ouverture du tunnel de base du Gothard, l'Office fédéral des transports abaissera massivement les subventions d'exploitation accordées au trafic combiné à travers les Alpes, pour ensuite les supprimer totalement en 2024. «La plus grande chance de maîtriser ce défi consiste à accroître considérablement la productivité du trafic combiné», a précisé M. Kunz. Chaque train devra transporter davantage de tonnes, ce qui sera techniquement possible sur la ligne de plaine. Le fait que le transport combiné puisse être concurrentiel sans subventions est confirmé par le succès enregistré avec les différentes offres concernant l'axe Ouest-Est. Un facteur clé est représenté par le prix du sillon. «Nous avons besoin d'un système du prix du sillon harmonisé sur l'axe Nord-Sud à travers la Suisse, avec de claires incitations en faveur des trains lourds» a ajouté M. Kunz. Si au contraire l'augmentation de la productivité sera absorbée par le prix du sillon, il ne sera pas possible de compenser la réduction des subventions d'exploitation et le chemin de fer perdra en compétitivité par rapport à la route.

Evolution du trafic Au cours de l'année écoulée, Hupac a transporté au total 660.109 envois routiers sur le rail. Cela correspond à une augmentation de 0,5% par rapport à l'année précédente. La faible conjoncture en particulier en Italie, principal marché destinataire des transports Hupac, a continué à peser sur la demande. Dans le core business du transport transalpin à travers la Suisse Hupac a pu conserver ses volumes. Le trafic via l'Autriche a reculé (-8,0%), tandis qu'une progression de 5,7% a pu être enregistrée dans le transport non transalpin grâce à de nouvelles liaisons.

Perspectives pour 2015 Pour l'année en cours, Hupac s'attend à ce que la demande de transport reste stable. Des facteurs d'incertitude sont la baisse du prix du diesel, qui favorise le transport routier de marchandises, ainsi que la nouvelle parité entre l'euro et le franc, qui grève la compétitivité de l'offre de transports suisse. «Nous nous concentrons sur l'optimisation de notre réseau Shuttle Net», a annoncé Bernhard Kunz. Cette année, le segment de marché des semi-remorques d'un gabarit de 4 mètres sera encore consolidé. Grâce à un renouvellement du concept Italie ⇆ Scandinavie, Hupac pourra intégrer dans son réseau de nouvelles liaisons P400 Novara ⇆ Malmö et Cologne ⇆ Malmö.

Au début de l'année, la nouvelle unité d'exploitation «Company Shuttle» a entamé ses activités sous la direction de Renzo Capanni. Elle offre aux clients ayant d'importants volumes d'envois des solutions sur mesure selon un principe modulaire. Avec ce nouveau modèle commercial, Hupac se propose de desservir le segment de marché des company trains. «Les clients qui sont prêts à assumer eux-mêmes les risques liés au taux d'utilisation des trains, trouveront dans Hupac un partenaire expérimenté pour l'exécution optimale de cette activité», a promis M. Kunz.

Evolution du transport <i>Nombre d'envois routiers</i>	2014	2013	en %
Transalpin via CH	379.944	380.502	-0,1
Transalpin via A	48.091	52.288	-8,0
Transalpin via F	3.804	3.368	13,0
Total transalpin	431.839	436.158	-1,0
National CH	3.167	3.228	-1,9
Import/Export CH	65.826	66.808	-1,5
Non transalpin	159.277	150.683	5,7
Total non transalpin	228.270	220.719	3,4
Trafic total	660.109	656.877	0,5

Profil de Hupac Hupac est l'entreprise leader du transport combiné à travers la Suisse et est l'un des acteurs majeurs du marché européen dans ce secteur. 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. En 2014, le volume de transport s'est élevé à 660.000 envois routiers. Avec environ 400 collaborateurs, Hupac gère un réseau de 100 trains quotidiens reliant les grands espaces économiques européens, les zones portuaires et les régions continentales. Le Groupe Hupac compte treize entreprises domiciliées en Suisse, Allemagne, Italie, Pays-Bas, Belgique et Russie. La société Hupac SA a été fondée à Chiasso en 1967 et compte un total 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