

Conférence de presse de bilan

Des infrastructures pour le transfert du trafic, et non des subventions

Zurich, 23.04.2012 Des adaptations ciblées des infrastructures permettraient d'optimiser les performances du transport combiné et de faire des économies sur les subventions. Pour les raccordements sud à la NLFA, Hupac propose un modèle à deux niveaux incluant un aménagement mesuré et soudain de la ligne de Luino.

Malgré la NLFA, des conditions peu optimales pour le transport combiné

«Lorsque les tunnels de base du Gothard et du Ceneri entreront en service en 2017 et en 2019 respectivement, les trains du transport combiné continueront à circuler sur corridor Nord-Sud via la Suisse dans des conditions non rentables», avertit Hans-Jörg Bertschi, président du conseil d'administration de Hupac SA, à l'occasion de la conférence de presse de bilan tenue à Zurich. Le facteur décisif est la productivité: le transport combiné ne peut fonctionner et être profitable que si des trains longs circulent sur des trajets importants à pente réduite et avec des temps de transit raisonnables et qu'ils transportent les unités de chargement de grand volume habituelles. Les paramètres ont été définis en 1991 par «l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné». Ils prévoient des trains d'une longueur de 750 mètres, un gabarit de 4 mètres et une pente de 12‰. Les voies d'accès sud du tunnel de base du Gothard présentent néanmoins des paramètres nettement inférieurs: trains d'une longueur moyen de 575 mètres, gabarit de 3,80 mètres et pente maximum pouvant atteindre 21‰ sur le sillon via Chiasso, exigeant l'emploi coûteux de deux locomotives. «La politique est loin d'être satisfaisante si l'on veut poursuivre sérieusement l'objectif du transfert du trafic», indique Bertschi.

Augmenter la productivité, réduire les subventions

Les gains de productivité et la meilleure position sur le marché du transport de marchandises par le rail profitent au secteur ferroviaire et à la logistique tout comme au transfert du trafic et non au dernier lieu aux caisses de l'Etat. Car des conditions de production compétitives sont la solution la plus sûre pour réduire les subventions dans le transport combiné transalpin. Dans tous les pays européens dotés de corridors de transport de marchandises performants, le transport combiné est assuré sans subvention. «L'aménagement des infrastructures concernant les trains de 750 mètres de longueur et un gabarit de 4 mètres fait grimper la productivité du transport combiné de 30%», estime Bertschi. «La politique a tout intérêt à investir les fonds publics limités dans des infrastructures durables plutôt que dans des mesures de soutien à court terme.»

Chance pour une mobilité durable des marchandises

«La ligne de plaine via le Gothard est une chance unique pour le transport combiné. Nous ne devons pas rater cette opportunité en retardant l'aménagement des voies d'accès», déclare Bernhard Kunz, directeur d'Hupac. Dès que le tunnel de base du Gothard sera ouvert, les subventions d'exploitation baisseront considérablement. Si d'ici là la productivité du transport combiné ne peut pas être compensée par des trains plus longs et plus lourds, il faudra s'attendre à un retour du trafic lourd vers la route. «Cela aura une influence négative sur la mobilité sur nos routes déjà saturées – une problématique qui nous concerne tous.»

Aménagement mesuré de la ligne de Luino

Le tunnel de base du Gothard a été construit pour disposer d'un corridor pour le trafic ferroviaire de marchandises performant pour le transfert du trafic. La volonté du peuple ainsi exprimée à l'époque doit être respectée

aujourd'hui. Il est indispensable d'adapter les voies d'accès pour que le potentiel de la ligne de plaine puisse être pleinement exploité sur tout le corridor. Sur le côté sud des Alpes, dans une première phase la priorité doit être donnée à la ligne de Luino, car ce sillon assure environ 80% du transport combiné via le Gothard et dessert les terminaux existants de la région de Busto Arsizio/Novara. En parallèle, il faut démarrer l'aménagement de l'axe via Chiasso. Ce qui exige la construction d'une nouvelle ligne pour le transport de marchandises entre Seregno et Bergame, car le point nodal de la métropole de Milan n'offre actuellement pas les capacités adéquates. La mise en œuvre de ce projet devant être programmée sur plusieurs décennies, il est d'autant plus urgent de revaloriser la ligne de transport de marchandises actuelle via Luino pour couvrir cette période. Relativement peu connue, cette ligne fait partie intégrante du corridor pour le trafic ferroviaire de marchandises Rotterdam-Gênes. Moyennant des aménagements mesurés, il est possible de l'adapter aux normes internationales. En plus cette ligne permet d'arriver à une pente maximum de 12‰ sur tout le corridor. L'Italie profiterait aussi de cette connexion à des infrastructures ferroviaires performantes au niveau de ses exportations. A long terme, le transport combiné doit transiter de manière équilibrée sur les trois lignes via Luino, Chiasso et Domodossola. «Il s'agit de la solution la plus durable sur les plans économique, social et écologique», ajoute Kunz.

L'interopérabilité, moteur de la croissance

Hupac estime que l'harmonisation de l'espace ferroviaire européen telle qu'elle est soutenue par l'UE générera d'importants gains de productivité. Actuellement, il existe en Europe plus de 20 systèmes nationaux de signalisation et de contrôle de vitesse qui ne sont pas compatibles entre eux. Les inefficiences techniques de ce type constituent un obstacle de taille pour le marché du transport de marchandises par rail. La solution envisagée consistant à introduire un système européen de signalisation ferroviaire (ERMTS) est encore retardée par de nombreux pays. En qualité de membre actif de la European Rail Platform dirigée par Sim Kallas, vice-président et commissaire aux transports UE, Hupac propose un concept de mise en œuvre basé sur les corridors. Le corridor Rotterdam-Gênes incluant la ligne de plaine via le Gothard et l'équipement déjà prévu pour la Suisse pourraient donner naissance au premier corridor entièrement interopérable d'Europe.

Evolution du transport en 2011

Au cours de l'exercice 2011, Hupac a transporté 723 894 envois routiers sur son réseau européen, battant ainsi le volume record de l'exercice 2008. Si la croissance a été de deux chiffres au premier semestre, elle s'est tassée au deuxième semestre 2011 en raison d'une conjoncture moins favorable. Globalement, Hupac a enregistré une progression de 6,6%. La reconduction des subventions accordées par l'Office fédéral des transports a eu des effets positifs. Les moyens financiers supplémentaires alloués ont minimisé la pression des tarifs routiers, éloignant le risque d'un retour du trafic vers la route. L'évolution du transport a été freinée par la disponibilité exigüe du matériel roulant. Des mesures intensives de maintenance et un rappel du matériel roulant ont entraîné une pénurie provisoire de wagons, obligeant l'adaptation des capacités sur certaines liaisons.

Un résultat annuel satisfaisant

Malgré une hausse du volume transporté, l'exercice 2011 est caractérisé par un recul des produits issus des livraisons et des prestations du Groupe Hupac de 2,3% à CHF 493,1 millions dû aux taux de change. Avec des taux de changes constants on a un chiffre d'affaires de 7,3%. Le bénéfice annuel du groupe pour 2011 a baissé de 17,3% à plus de CHF 2,6 millions. Les difficultés liées au taux de change et l'impact très négatif du rappel du matériel roulant ont contribué à ce résultat plutôt modeste. Les investissements se sont élevés à CHF 59,3 millions, dont CHF 40 millions dans les immobilisations matérielles, essentiellement pour

l'acquisition de wagons, l'achèvement du terminal de Busto Arsizio-Gallarate et l'aménagement du siège de Chiasso.

Perspectives 2012

Le tassement de la conjoncture observé en automne 2011 se prolonge au cours de cet exercice, entraînant un recul du trafic de 7,2% au premier trimestre par rapport à la même période, très positive, de l'exercice précédent. Ce qui n'a pas empêché Hupac d'améliorer son offre. Ainsi, les activités ont été centrées sur la restructuration de l'offre Scandinavie ↔ Italie en collaboration avec Intercontainer Scandinavia et sur la connexion au réseau combiné en France en coopération avec le partenaire SNCF. Depuis avril 2012, Hupac gère un company train entre Edirne (Turquie) et Vienne (Autriche). Au mois d'avril il y a eu aussi le démarrage d'un nouveau train shuttle entre Rothenburg, près de Lucerne, et Busto Arsizio-Gallarate.

L'instabilité économique freine l'échange de biens et fait baisser la demande de prestations de transport. «Pour 2012 nous prévoyons une croissance moins importante marquée par une forte tendance à la volatilité. Nous mettons à profit cette pause dans la croissance pour améliorer nos processus et nous préparer aux nouvelles conditions de production qui entreront en vigueur dès l'ouverture du tunnel de base du Gothard – ensemble avec nos partenaires», explique Bernhard Kunz, directeur de Hupac.

Contact: Irmtraut Tonndorf, directrice Communication
Tél. +41 91 6952936, itonndorf@hupac.ch