

IVAN STEMPEZYNSKI, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE TAB RAIL ROAD (34)

« Les efforts que nous avons réalisés n'ont pas été vains »

De nombreuses perturbations ont affecté le rail-route en 2023. Ivan Stempezynski revient sur le bilan de l'année précédente et les projets à venir.

Comment vous êtes-vous adapté pour faire face aux nombreuses perturbations du premier semestre 2023 ?

À l'instar de nos clients qui ont fait preuve de beaucoup de compréhension, nous avons subi une période perturbée de fin janvier à mi-juin 2023. Elle était liée aux mouvements sociaux relatifs à la réforme des retraites. Nous nous sommes donc mobilisés en essayant d'anticiper au maximum avec nos clients. Un exemple en est apporté avec la possibilité que nous leur avons donnée de mieux remplir les trains existants par anticipation, la longueur moyenne de ces trains passant de 750 à 850 mètres. Nous avons aussi mis en place nos moyens propres de manière à effectuer le relais entre l'Île-de-France et le sud-est de la France. Réalisé avec des camions alimentés au gaz, ce report modal inversé a permis d'acheminer 1 000 UTI environ. Malgré l'organisation anticipée ainsi mise en place, nous n'avons pas pu répondre à la demande totale de nos clients. Ce sont au global quelque 15 % de nos volumes globaux qui nous ont ainsi échappé. Néanmoins, nous avons été en mesure de préserver une qualité de service proche de nos standards habituels, soit aux alentours de 90 %. Résumant la situation qu'il venait de vivre, un de nos clients nous a dit : « On croit encore en vous. » C'est bien la preuve que les efforts que nous avons réalisés durant cette période longue, dure et douloureuse n'ont pas été vains.

TAB Rail Road présente l'avantage de faire partie d'un groupe intégré : Open Modal. Quels en sont les avantages pour le client ?

Open Modal est, en effet, un groupe intégré. Il couvre l'ensemble de la chaîne logistique avec les



«

nous avons été en mesure de préserver une qualité de service proche de nos standards habituels, soit aux alentours de 90 %.

»

avantages qui en découlent. Cette chaîne se compose, tout d'abord, de TAB Rail Road qui est en charge de toute la partie amont et aval du transport. C'est donc elle qui assure les acheminements entre le quai des chargeurs et le chantier de transport combiné puis entre ce dernier et la destination finale. Entre ces deux épisodes routiers, on trouve le gestionnaire des terminaux de Bonneuil-sur-Marne, de Toulouse et de certaines cours du chantier de Valenton. Du nom de BTM, l'entreprise assure également la maintenance terminalistique. Complétant l'offre, T3M assure l'organisation des flux tout en disposant de son propre parc de wagons. Enfin, Combrail est en charge de la traction d'une partie des dix lignes de transport combiné du groupe avec ses propres locomotives. Le groupe maîtrise donc l'ensemble de la chaîne au profit de ses clients. Cette organisation est encore plus précieuse en cas d'aléas d'exploitation. Ainsi, l'intense travail d'anticipation et d'optimisation

réalisé en particulier par l'horairiste que nous employons au sein de T3M permet de trouver des solutions alternatives bien en amont de situations de blocage.

Quels sont les projets de développement de TAB Rail Road visant à la fois à renforcer le report modal et à réduire l'empreinte environnementale de ses opérations ?

Avant d'évoquer nos projets de développement, je souhaite insister sur le fait que grâce à notre organisation complète, nous avons déjà retrouvé plus de 95 % de notre clientèle initiale. Cela constitue une grande satisfaction. S'agissant, à présent, de nos projets, celui du Terminal TOP est emblématique de nos ambitions dans le combiné rail-route. Mis en service fin avril 2024, il nous permettra tout simplement de doubler nos capacités de production. Remplaçant avantageusement les sites de Marseille-Canet et d'Avignon, la nouvelle installation sera en mesure de recevoir et d'expédition quatre trains par jour en rythme de croisière. Cette nouvelle capacité nous ouvrira notamment des perspectives à l'international en lien avec le réseau européen de combiné rail-route situé au nord et à l'est. Quant à la réduction de l'empreinte environnementale, elle est déjà effective en prolongement de la réception des derniers tracteurs au gaz fin 2023. Représentant actuellement 70 cartes grises, ce parc GNV sera intégralement converti au biométhane dès la fin de cette année. Comme il s'agira d'une production locale, les émissions liées à l'acheminement de ce carburant alternatif en seront réduites d'autant. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR
OLIVIER CONSTANT