Les coopératives du Sud-Ouest marnais préfèrent le train

Sud-Ouest marnais

Elles ont accepté de contribuer au financement de l'entretien de la ligne Oiry – Esternay.

(/node/69f09caca3f85)
Partage :



L'Ardennais

Publié: 9 juin 2017 à 19h51 | Temps de lecture: 3 min

Elles sont les premières concernées par cette ligne. Les coopératives installées dans le Sud-Ouest marnais sont les seules à utiliser la voie ferrée Oiry – Esternay. Une ligne de 70 km de long dont les gros travaux de rénovation s'achèvent à la fin juillet. Une ligne stratégique pour le secteur, mais aussi pour ces acteurs économiques majeurs, qui ont décidé de financer une partie de la maintenance de la ligne.

Pour cela, les coopératives doivent payer deux euros par tonne de marchandise transportée, durant une période de cinq ans. Alors que plusieurs de ces coopératives ont concédé à d'importants efforts financiers suite aux récoltes catastrophiques de l'année 2016, trois de ces « chargeurs » expliquent pourquoi ils ont décidé de mettre la main à la poche.

1

Benoît Piétrement

Il est le président de Novagrain, la coopérative Novagrain regroupe les anciennes coopératives agricoles d'Anglure, Sézanne et Coligny. Ces deux dernières utilisent la ligne Oiry – Esternay. Coligny demeure à ce jour la dernière à avoir recours au train.

« La vitesse après Sézanne est limitée à 20 km/h, cela ne permet pas de faire un aller-retour dans la journée et bloque nos expéditions en train », indique Benoît Piétrement. La vitesse sera relevée à 40 km/h une fois les travaux de rénovation de la ligne achevée.

« Pouvoir expédier nos produits par train reste très important, parce que cela évite d'avoir recours à des camions », explique-t-il. Un choix écologique et économique. *« Charger un train de 1300 tonnes prend une journée à deux personnes, ce n'est pas la même chose lorsqu'il faut charger le même poids dans des dizaines de camions »*, démontre le président de Novagrain.

Pour un coût finalement équivalent : le transport par camions coûte 2,50 euros par tonne de plus que le transport par train. *« En payant 2 euros de plus par tonne pour le train, nous arrivons à des coûts équivalents, ce qui reste acceptable »*, note-t-il.

2

Jean-Pascal Jarry

Cet agriculteur préside la coopérative agricole d'Esternay, qui est à l'extrémité de cette ligne ferroviaire dédiée au fret. Cette coopérative subit depuis trois ans la fermeture de la ligne entre Sézanne et Esternay.

« Nous ne pouvons plus envoyer de trains et cela nous ferme la porte à certains clients qui n'acceptent que les trains, comme le groupe d'amidon Roquette, dans le Nord de la France, souligne Jean-Pascal Jarry. *Ce client ne veut plus de camions. Nous ne pouvons plus le livrer. Il nous faut trouver de nouveaux clients. Mais la réouverture de la ligne va nous permettre d'accéder à d'autres possibilités en termes de commercialisation de nos récoltes. »*

Les autres raisons pour lesquelles il a accepté de payer deux euros par tonne, c'est l'écologie et aussi la diversification des modes de transport. *« Notre bilan carbone est de plus en plus surveillé,* remarque-t-il, *et nous ne devons pas être tributaires d'un seul mode de transport. Que ferions-nous si les camions sont demain lourdement taxés ? Nous ne pourrions plus être compétitifs face à des concurrents qui disposent du train ou bien du transport fluvial. »*

3

Olivier Sénéchal

Il est responsable logistique pour Tereos France. Dans le Sud-Ouest marnais, c'est la sucrerie de Connantre qui envoie des trains de sucre. Pour la plus grosse usine de transformation de betteraves à sucre au monde, la voie ferrée reste d'une grande utilité.

« De gros volumes à destination de la France mais aussi de l'Europe, des convois qu'il serait compliqué d'acheminer par camions », explique-t-il. Le train permet à la sucrerie de se délester de beaucoup de sucre au moment de la campagne, là ou des milliers de tonnes de poudre blanche sortent chaque jour de l'usine de Connantre.

« Mais le train permet aussi des transports durant l'intercampagne, note Olivier Sénéchal, *il permet aussi d'organiser des expéditions durant le week-end, alors que les camions ne peuvent pas circuler. »*

Guillaume Tallon