Monsieur,

J'ai lu attention votre tribune et je me permets de vous apporter quelques précisions :

Esternay est une coopérative indépendante de Novagrain et ses choix et décisions lui sont propre.

Novagrain ne charge donc des trains que sur un seul site, Coligny, pour environ 30 000 t annuel,

L'expédition train nécessite un acheteur embranché train, or nous n'avons que 4 clients, trois en orge et un en blé qui réceptionnent par train.
Notre capacité à développer les volumes est donc conditionnée à l'existence d'une demande. De plus le type de blé que nos adhérents produit est surtout orienté meunerie et ce marché est aujourd'hui exclusivement fait par camion au regard des tailles des clients.

Sézanne n'est plus un lieu de chargement train, la configuration de l'embranchement nous obligeait de couper le train en deux pour le charger, ce qui allonge le temps de chargement ne permettait pas de le réaliser sur une journée comme l'exige l'opérateur train.
La configuration et la présence de bâtiments ne nous permettait pas d'allonger la voie et au regard du volume chargé par la coopérative (30 000 t) un seul site de chargement, Coligny, suffit.

Notre filiale Novaltrans, n'est pas une concurrence du train c'est un complément.
90 % de nos clients ne peuvent pas recevoir des trains, nous les livrons par camion. Nous ne pouvons pas décider unilatéralement du mode de livraison, il dépend aussi des choix propres de nos clients.
Sur nos 14 sites de collecte seul 5 sont des silos d'expédition dont Coligny Embranché train, les 9 autres sont des sites de collecte des récoltes de nos adhérents. Le recentrage vers les sites d'expéditions est une logistique pointue sur un temps court de moisson, c'est aussi pour cette raison essentielle que nous avons souhaité développer une filiale transport.

Concernant le tronçon Sézanne Anglure,
Barbonne est un tout petit silo de collecte, il n'est pas équipé de triage et de ventilation indispensable pour satisfaire aux exigences de nos clients, il n'est pas en capacité de livrer des clients par camion et encore moins par train.
Anglure est un silo d'expédition et chargeait des trains il y a 25 ans puis faute de clients a arrêté.
Aujourd'hui la ligne est dans un tel état de délabrement que je vois difficilement un retour en arrière,
Le dernier train chargé par Soufflet à déraillé entre St Quentin et Barbonne au bout de mes champs, je connais bien, en arrachant 50m de voie.
Il est évident qu'au regard de nos besoins liés à nos clients nous n'envisageons pas de charger des trains depuis ces 2 sites, ça n'aurait aucun sens technique ou économique.

Le chargement Train nous intéresse, car il correspond au besoin de certains clients et il nous semble pertinent pour son efficacité, mais il ne faut pas se disperser,
Aujourd'hui les chargements à Coligny correspondent parfaitement aux volumes en jeu et leur développement éventuel ne dépend pas que de nos choix mais aussi de celui de nos clients,

Quant à l'avenir du tronçon Oiry-Esternay, il dépend de l'ensemble des chargeurs, chacun prenant ses propres décisions, dont Esternay que vous avez par erreur rattaché à Novagrain et surtout TEREOS qui est avec la sucrerie de Connantre le principal chargeur du tronçon.

Nous pouvons échanger si vous souhaitez plus de précision sur nos choix stratégiques concernant le chargement train,

Jean-Paul VINOT
1er vice -président NOVAGRAIN