

Le besoin de transport des sucreries françaises

Les betteraves sucrières sont récoltées de septembre à novembre. Elles sont alors mises en tas, autrement appelés silos, sur des aires de stockage appropriées au bord des champs en attendant leur transport vers les sucreries. La betterave étant une matière périssable (contrairement au blé par exemple), elle doit être transformée au plus vite pour préserver sa teneur en sucre et éviter les dégradations susceptibles de compliquer le processus industriel de sa transformation.

L'acheminement des quelques 30 millions de tonnes de betteraves constitue un enjeu économique et logistique important pour les fabricants de sucre.

Spécificités du transport de betterave

Les usines fonctionnant en continu, il convient que l'acheminement des betteraves depuis les champs vers les sucreries soit assuré de façon homogène et constante pour garantir un approvisionnement en adéquation avec les cadences d'usines.

Le transport des betteraves – et de la terre attenante qui représente de manière générale de 7 à 25% du poids des racines – est à la charge des fabricants de sucre. Ceux-ci font appel à des sociétés de transport, généralement locales et de petites tailles, qui dédient de façon exclusive la flotte concernée à la campagne betteravière. Les transporteurs souscrivent un contrat pour la campagne et sont ainsi assurés de travailler pendant toute cette période.

Les spécificités du transport des betteraves sont les suivantes :

- La distance entre la sucrerie et les silos est faible, 32 km en moyenne : un nombre limité de camions assure donc plusieurs rotations dans la journée, en fonction des horaires d'ouverture du centre de réception, à plein dans un sens et à vide dans l'autre (ou quand cela est possible avec les pulpes de betteraves ou des écumes pour retour vers l'agriculteur).
- Le besoin de transport est variable d'une campagne à une autre ainsi qu'au cours d'une même campagne. Rendement et teneur en sucre conditionnent en effet le tonnage total des betteraves à acheminer à l'usine (30 à 34 millions de tonnes de racines) tandis que la quantité de terre attenante (3 à 5 millions de tonnes) est notamment fonction de la pluviométrie lors de l'arrachage (voir fiche « la tare terre »).
- Le transport est continu sur la centaine de jours qui constitue la campagne sucrière : les livraisons ont lieu jours et nuits lorsque le centre de réception est ouvert.

Le transport est un poste très important du coût de production du sucre. C'est pourquoi l'ensemble des trajets d'approvisionnement est organisé et optimisé par les services betteraviers des usines d'une part et que par ailleurs, les fabricants de sucre « échangent » des betteraves entre leurs usines respectives pour réduire les distances d'approvisionnement.

Organisation du transport

Les sucreries fabriquent le sucre en continu, et leur approvisionnement doit être organisé en conséquence. Les équipes de transport, chacune composée d'une grue, éventuellement complétée d'un déterreur ou remplacée par un "avaleur de silo" qui assure à la fois déterrage et chargement, et plusieurs camions, alimentent la sucrerie 5 à 6 jours par semaine 16 heures par jour en moyenne. Parfois, le transport fonctionne 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, ce qui a d'ailleurs pour effet de fluidifier le trafic autour des usines.

Chaque jour, les camions doivent acheminer la quantité de betteraves nécessaire à l'alimentation de l'usine, y compris le stock éventuel pour faire face à une interruption du transport en fin de semaine.

L'enlèvement des betteraves est assuré, selon un plan logistique fixé à l'avance (le plan d'échelonnement qui définit avec les planteurs de betteraves le rendez-vous de ramassage de chacun des silos), par les usines pour garantir leur approvisionnement continu et homogène en adéquation avec les cadences d'usines.

Réduire les impacts du transport betteravier

Réduire les impacts environnementaux et les nuisances des camions auprès des riverains est une nécessité pour les fabricants de sucre. C'est pourquoi ceux-ci mettent en place différentes mesures pour optimiser le transport et en augmenter la sécurité :

- Augmenter le tonnage de sucre transporté par camion réduit le besoin de transport :
 - Les camions de 44 tonnes sont aujourd'hui utilisés pour transporter 90% des betteraves, ce qui représente entre 14 et 15% de camions de betteraves en moins sur les routes (voir fiche "Le transport en 44 tonnes")
 - la diminution du tonnage de terre transporté avec les betteraves des champs vers les usines (voir fiche tare terre) qui permet une diminution à due proportion du nombre de camions
 - l'augmentation de la teneur en sucre des betteraves permet de réduire le tonnage de betteraves transportées pour une même quantité de sucre : l'optimisation agronomique et génétique y contribue.
- Améliorer la sécurité
 - Les fabricants de sucre subventionnent depuis plusieurs années la construction de voies d'accès et d'aires de stockage stabilisées par les agriculteurs : les opérations de chargement et de déchargement des betteraves sont ainsi sécurisées.
 - Les circuits de rotations entre silos et usines sont optimisées pour réduire les impacts sur les riverains : réduction des croisements de camions, contournement des villages lorsque c'est possible.
 - Des actions de formation sont conduites en partenariat avec les entreprises de transport routier auprès des chauffeurs : leur sensibilisation au respect de la sécurité des chantiers de chargement et des trajets est également assurée par des systèmes de primes.