

**Zeitschrift:** Technique agricole Suisse  
**Herausgeber:** Technique agricole Suisse  
**Band:** 64 (2002)  
**Heft:** 5

**Artikel:** Le principe "win-win" dans les transports de betteraves  
**Autor:** Zweifel, Ueli  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1086392>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 05.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



# Le principe «win-win» dans les transports de betteraves

Les CFF ayant résilié, faute de rentabilité, les contrats pour le transport de betteraves, les producteurs d'Andelfingen ZH et environs ont livré leur dernière cargaison à ladite gare, il y a trois ans. Les 25 producteurs de la région se sont alors constitués – de leur propre chef – en «Cercle de transports pour betteraves sucrières» pour convoier 900 tonnes de betteraves à Frauenfeld. Une initiative exemplaire pour garder le contrôle de cette prestation.

Ueli Zweifel

**W**erner Jucker, agriculteur à Andelfingen, coordonne les transports du cercle en veillant à une organisation sans bavure. Il discute de la planification avec la raffinerie qui réserve six jours à la répartition des livraisons. Planifier et réduire au minimum les temps d'attente et de transbordement font partie de ses tâches. Les transports de betteraves sont exécutés par 12 des 25 membres du cercle; chacun dispose de trains de remorques de capacités différentes. Afin d'être les plus rationnels possibles, les transports sont organisés en fonction de la capacité de la chargeuse-nettoyeuse (Lademaus) et du contingent individuel. «Technique Agricole» s'est entretenue avec Werner Jucker et Fritz Aeberhardt qui détiennent, à Andelfingen, les plus grandes capacités de transports de ce «Cercle de transport pour betteraves sucrières».

## Capacités de transport

Werner Jucker relève: «Dans les régions typiques de grandes cultures, le transport de betteraves n'a nécessité ni nouveaux tracteurs, ni nouvelles remorques. De toute façon, pour les grandes cultures, le cercle disposait déjà de puissants tracteurs et de grands volumes de transport. F. Aeberhardt a acheté ses remorques, l'une tandem et l'autre à deux essieux en 1997; le gros tracteur, il l'avait déjà.

## Les limites de poids maximum

Depuis que le poids total des trains routiers a passé de 28 à 34 tonnes, F. Aeberhardt rentabilise mieux ses transports. Un poids à vide de 11,7 tonnes l'autorise à transporter au maximum 20,5 t de betteraves par chargement. Il y a une année, le poids maximum était de 28 tonnes (chargement 16,5 t) avec une

légère tolérance vers le haut même si le fabricant garantissait déjà des poids de transport supérieurs.

Dans la mesure du possible, le cercle évite de tracter des remorques à moitié vides: le plein se fera au champ, au prochain tas de betteraves. Les quantités restantes des deux endroits seront estimées – en toute confiance – par le machiniste et deux membres du cercle.

## Vitesse de transport

«Etant donné le type de mon tracteur, je pouvais déjà rouler à la vitesse supérieure», dit F. Aeberhardt. «On pourrait débloquer la transmission et immatriculer le tracteur à 40 km/h. Idem pour la remorque qui serait immatriculée avec des plaques vertes, une simple formalité grâce au système de la réception des types.

Transports journaliers: cinq membres du cercle roulent avec un train de remorques qui circule à

40 km/h, et sept, avec un train à 30 km/h. F. Aeberhardt: «A 40 km/h, notre motorisation est suffisante pour faire six fois par jour – du matin au soir – le trajet Andelfingen–Frauenfeld et retour (20 km selon le calcul de la raffinerie). A 30 km/h, on ne pourrait parcourir cette distance que cinq fois.» Cela signifie que les véhicules roulant à 40 km/h partent les premiers et rentrent les derniers.

Pendant la journée, il arrive bien sûr que les différents convois qui roulent à 40 km/h dépassent ceux qui roulent à 30 km/h. Les manœuvres de dépassement, source de risques supplémentaires, sont alors inévitables. «Ces problèmes sont réglés entre chauffeurs qui ralentissent leur véhicule et se font des signes de la main» expliquent Werner Jucker et Fritz Aeberhardt.

La distance entre Andelfingen et la raffinerie de Frauenfeld est d'environ 18 km. F. Aeberhardt a fait d'intéressantes constatations avec son tracteur 105 CV, qui roule à 40 km/h (voir encadré).



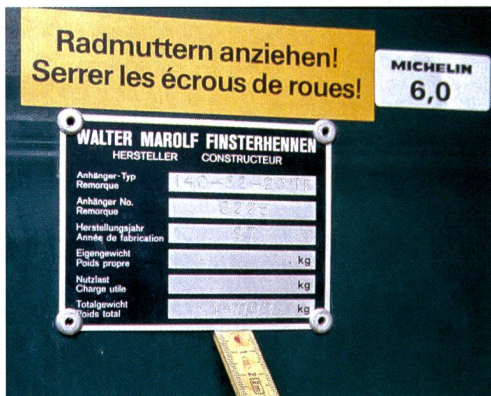


## Trajets sur route avec véhicules agricoles

En possession d'un permis poids lourds, Fritz Aeberhardt connaît bien la structure des coûts du secteur des transports et il compare: «Si les tracteurs et les remorques sont bien rentabilisés, nous sommes tout à fait compétitifs vis-à-vis des camions, sur une distance de 25 km; nous l'étions déjà avant l'introduction de la RPLP et nous le sommes encore bien plus maintenant!» dit-il, convaincu. Discret sur les frais de transports du cercle, Fritz Aeberhardt laisse néanmoins entendre, qu'après déduction des frais de machines, son salaire horaire est tout à fait honorable.

Au fait, avec son train agricole, il accomplit environ 50 courses par année. 35 de ces courses couvrent les transports de betteraves et contribuent à bien rentabiliser 500 heures de travail. Ainsi les courses prévues pour convoier les betteraves aident à répartir les frais fixes sur plus d'heures de travail.

Sécurité routière...



charge utile et...

vitesse...

sont les facteurs de réussite pour des prestations de transport «durables». Mais le plus important reste la sécurité.

Année	Limite de poids	Aller	Retour	Total
2000	28 tonnes poids total	42 min	30 min	72 min
2001	34 tonnes poids total	48 min	30 min	78 min

Remarque: On ne peut faire usage de l'augmentation de la vitesse de 30 à 40 km/h que durant la course à vide. La vitesse moyenne est alors de 27 à 35 km/h. Chargé d'un poids identique, le train agricole tiré par un véhicule de 100 CV roule à une vitesse moyenne d'environ 18 km/h.

## Longs trajets sur route: les risques d'accident

En général, il est clair que les tracteurs et les remorques sont équipés, sans compromis, de toutes les installations de sécurité prescrites en état de fonctionner. A cela s'ajoute le frein en continu et le

frein de rupture (équipé ultérieurement) pour les remorques tandem et les remorques à deux essieux qui circulent à 40 km/h. Les remorques immatriculées doivent passer les contrôles à intervalles réguliers. Il va sans dire que l'équipement comprend des rétroviseurs repliables ainsi qu'une

signalisation et des clignoteurs en parfait état.

Werner Jucker souligne aussi l'importance des mesures de sécurité exigées dans la densité du trafic: «Aucun chauffeur au service du cercle de transport ne peut se permettre de négliger les mesures techniques prévues par la loi concernant les véhicules agricoles. Mon devoir est aussi d'attirer en permanence l'attention des chauffeurs sur les risques qu'ils courent. Les contrôles sévères exercés par la police à proximité des raffineries durant la campagne de récolte veillent à la fois à l'équipement des véhicules et au comportement correct des chauffeurs.

## Bilan

Tant pour Fritz Aeberhardt que pour ses collègues – dont certaines unités de transport se composent de remorques traditionnelles ou de bennes basculantes modernes – le transport de betteraves est profitable. Le principe «win-win» est alors une réalité car les producteurs de betteraves sucrières font d'excellentes expériences en transportant leur récolte de façon efficace.

Une réflexion de Werner Jucker, intéressante elle aussi: «Le Cercle de transports de betteraves est aussi le lieu où l'on soigne les contacts humains et l'on échange ses expériences professionnelles.» ■