

**Zeitschrift:** Technique agricole Suisse  
**Herausgeber:** Technique agricole Suisse  
**Band:** 75 (2013)  
**Heft:** 6-7

**Artikel:** Test de freins : un coup payant  
**Autor:** Burkhalter, Ruedi  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1085795>

### **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>**

# Test de freins : un coup payant

Depuis dix ans, l'Association bernoise de technique agricole (ABTA) organise régulièrement pour ses membres des contrôles volontaires de freins de remorques avec des résultats réjouissants, car la part des freins dangereux ou défectueux a beaucoup baissé.

Ruedi Burkhalter

« L'analyse montre que nous sommes sur la bonne voie », se réjouit Peter Gerber. Le 25 mai dernier, le gérant de l'ABTA tirait le bilan des contrôles de freins de cette année : sur 31 remorques présentées, une seule se révélait dangereuse et deux avaient des freins mal réglés (voir graphique). Voilà qui contraste avec le bilan d'années antérieures, à l'exemple de 2007 où plus de la moitié des remorques écopaient des mentions « dangereuses » ou « mal réglées ».

## Une évolution positive

Une question subsiste : dans quelle mesure ces résultats peuvent-ils être extrapolés à l'ensemble du parc de remorques agricoles ? Les propriétaires « premiers de classe », qui entretiennent de toute façon leurs véhicules, ne seraient-ils pas largement surreprésentés parmi les volontaires participant à ces contrôles ? « En matière de sécurité routière, on constate une tendance de fond, une prise de conscience généralisée, argumente Peter Gerber. Si

je me réfère à 1996, date des premiers contrôles de freins, je vois que la situation s'est déjà beaucoup améliorée. » Il reste, toutefois, des différences notables selon les régions : « Dans la zone du Cercle de transport de betteraves (une organisation régionale de transports de betteraviers d'Aarberg), le contrôle facultatif des freins de remorques – y compris des remorques 30 km/h – jouit d'une bien plus grande popularité que dans certaines régions périphériques ou de collines. » Peter Gerber souhaite intensifier le travail d'information de l'ABTA auprès des utilisateurs de remorques 30 km/h qui, au contraire des remorques 40 km/h, ne sont pas soumises à l'expertise périodique obligatoire. Mais, là aussi, Peter Gerber voit que la tendance va dans le bon sens : « On nous a présenté cette année des remorques en tous genres, y compris des 30 km/h rarement utilisées. »

## La sécurité victime de la pression économique

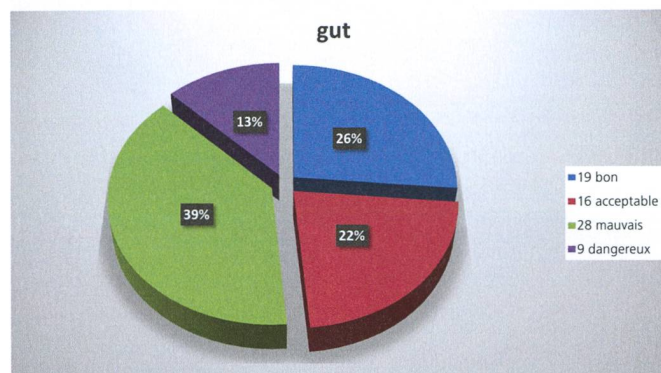
La pression des coûts devient problématique : le contrôle des freins par des spécialistes a renchéri, tandis que les prix des produits agricoles diminuent. Les gens sont tentés soit de renoncer aux travaux d'entretien de leurs freins, soit de les réaliser eux-mêmes. « Le réglage des freins et des cylindres, l'ajustage des palonniers doivent être confiés à des professionnels », insiste Peter Gerber. Un agriculteur pourra toutefois procéder lui-même à certaines vérifications, comme l'examen visuel de l'état des flexibles, le contrôle manuel de leur souplesse ; il doit aussi tester le fonctionnement de ses freins avant chaque départ. C'est un premier gage de sécurité. Les flexibles sont à remplacer dès qu'ils ont perdu leur souplesse – comme les pneumatiques. Ne pas attendre qu'ils rendent l'âme pour les changer !



Le conducteur se sentira plus en sécurité s'il sait que son attelage dispose de bons freins, contrôlés par un professionnel. (Photos : Ruedi Burkhalter)

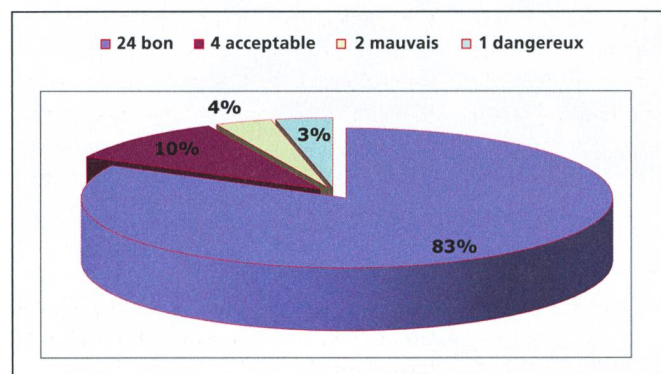


## Résultats de tests 2007



Sur les remorques, l'état de fonctionnement des installations de frein s'est notablement amélioré, comme le montre la comparaison entre les résultats des tests de l'ABTA de 2007 (en haut) et 2013 en bas.

## Résultats de tests 2013



ration. L'intervalle de réaction entre la remorque et le tracteur est capital. La stabilité d'un train routier peut être dangereusement compromise dans les courbes, si la remorque freine trop tard et le tracteur trop puissamment. La synchronisation des freins est très difficile à contrôler. Mais, en testant différents couples tracteurs-remorques et en appliquant une procédure d'exclusion, on obtient d'importantes informations sur le comportement des binômes tracteurs-remorques.

- Que des freins de remorque réussissent à l'épreuve du banc d'essai ne constitue pas une assurance sécurité universelle. Dans un souci d'économie, des essieux dotés de tambours trop petits ont parfois été montés sur certaines remorques. Trop sollicités, ces freins peuvent surchauffer et lâcher. En matière de charge maximale, il faut rester prudent avec les indications de la plaque du constructeur et s'intéresser aussi aux données des essieux et de leurs tambours de freins. ■

## Bon à savoir

Un contrôle de freins, même passé haut la main, n'est pas une garantie suffisante et absolue de sécurité. D'autres points sont à prendre en compte. Citons-en quelques-uns :

- Le facteur humain est le premier paramètre conditionnant la sécurité routière. Le conducteur doit s'adapter aux conditions du trafic et tenir compte de son chargement, par exemple en rétrogradant suffisamment tôt, en ne restant pas le pied sur les freins tout le long d'une descente pour éviter leur surchauffe. Les opérations de transport ne devraient être confiées qu'à des conducteurs bien formés et aguerris, connaissant leur véhicule sur le bout du doigt et sachant anticiper sur son comportement.
- Avant chaque course, vérifier le fonctionnement des freins : engager une petite vitesse et freiner franchement. On s'assure ainsi que tous les freins sont branchés et, notamment, que les vannes et valves de réglage de charge sont ouvertes dans la bonne position.
- Sur une remorque, il n'y a pas que la puissance des freins qui entre en considé-

## Marcel Walter



« Je viens présenter cette remorque de camion que nous avons achetée d'occasion l'an passé. Elle a déjà été contrôlée après son acquisition, mais je voulais m'assurer que tout était resté en ordre depuis lors. C'est une remorque à trois essieux, relativement lourde. On doit donc s'assurer que ses freins sont en bon état. De mon point de vue, les freins des remorques agricoles devraient bénéficier de la même attention que ceux d'une auto, soit passer un contrôle périodique chez un professionnel. Et cela même si nous utilisons relativement peu cette remorque, uniquement pour nos propres produits, comme les betteraves et les céréales. »

## Fredy Kocher



« Je suis venu pour un collègue, faire contrôler un train routier. A mon avis, le contrôle périodique des freins de remorques est devenu impératif, même pour les remorques que l'on utilise plutôt rarement et seulement pour nos produits. Malheureusement, on voit encore des trucs à faire dresser les cheveux sur la tête, comme ces remorques qui circulent sur la route avec les freins déclenchés. Dans l'entreprise de battage que nous exploitons avec un collègue, nous avons aussi depuis quelques années une remorque de camion 40 km/h d'occasion. Nous constatons qu'elle est plus sûre et surtout plus économique à l'usage. Pour la plupart des cas, investir dans des remorques agricoles modernes n'est plus rentable. »