

Zeitschrift: Technique agricole Suisse
Herausgeber: Technique agricole Suisse
Band: 80 (2018)
Heft: 11

Artikel: Anciennes remorques dans le trafic routier
Autor: Furter, Hansjörg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1085908>

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>



Les contrôles de véhicules montrent régulièrement des lacunes sur les anciennes remorques, qui remettent en cause leur aptitude à circuler. Le fonctionnement des freins peut être testé de manière fiable au banc d'essai. Photo : Heinz Röthlisberger

Anciennes remorques dans le trafic routier

Tambours trop petits, cylindres à bout de course, garnitures usées : les anciennes remorques présentent souvent de graves déficiences en matière de freinage. Celui qui roule en tractant de tels véhicules s'expose à des amendes.

Hansjörg Furter*

Les nouvelles directives sur les freins de remorques entreront normalement en vigueur l'année prochaine. Dès lors, des normes plus sévères s'appliqueront aux véhicules neufs. La sécurité dans la circulation routière sera sensiblement améliorée pour ces véhicules. Toutefois, qu'en est-il des remorques existantes, dont certaines sont en service depuis des temps quasi immémoriaux ?

On estime à plus de 200 000 les remorques utilisées dans l'agriculture avec des vitesses maximales admises de 25 ou 30 km/h. La sécurité d'exploitation de ces

remorques n'est jamais expertisée par un service de la circulation et, malheureusement, les contrôles de police effectués indiquent trop souvent qu'elles comportent de sérieuses lacunes quant à leur aptitude à rouler sur la route.

Le problème de la « conduite rapide »

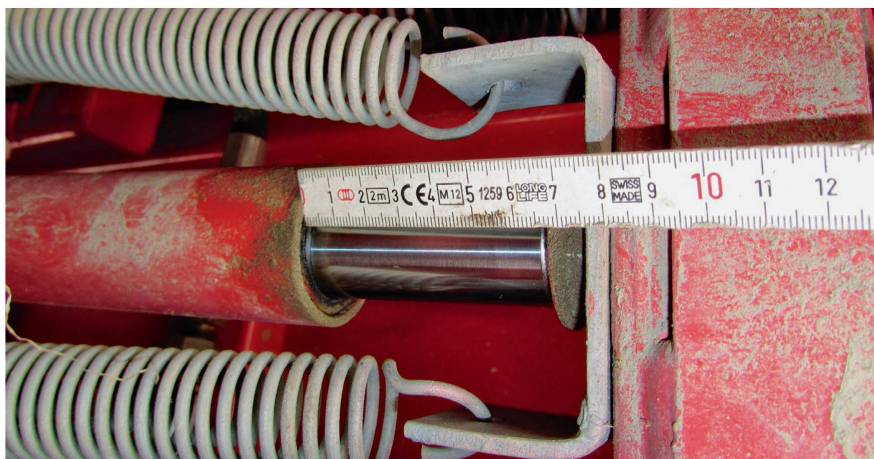
Les remorques les plus anciennes possèdent des dispositifs de freinage adaptés aux vitesses de l'époque de leur construction. Il devrait être clair pour tous leurs utilisateurs que ce sont ces vitesses qui doivent être respectées, même si le tracteur peut rouler plus vite ! C'est pourquoi la remorque doit porter à l'arrière l'indication de sa vitesse maximale autorisée. Le fait de rouler plus vite est punissable,

mais augmente aussi massivement l'usure des freins. Le dépassement de la vitesse autorisée d'une remorque ou l'utilisation d'un véhicule non conforme aux règles de sécurité sont des délits graves qui peuvent entraîner des amendes et des dénonciations pénales, pour des coûts totaux atteignant un montant à 5 chiffres !

Freins fréquemment défectueux

Des tests volontaires effectués dans le canton d'Argovie ont indiqué que 85 % des remorques roulant à 30 km/h examinées avaient des freins insuffisamment efficaces. Il faut ajouter qu'un tiers de ces remorques construites pour une vitesse de 25 km/h étaient munies d'un autocollant 30 km/h ! Les raisons de ces déficiences de freinage étaient principa-

*Hansjörg Furter est enseignant et conseiller en machinisme agricole au centre de formation agricole de Liebherr, à Gränichen (AG).



Lorsque la course du cylindre dépasse 5 cm, les freins doivent être réglés ou les garnitures changées. Photos: Hansjörg Furter

lement l'usure exagérée des garnitures, des mauvais réglages – ou pas de réglage du tout – ainsi que des cylindres de frein sous-dimensionnés. Dans certains cas, le tracteur ne pouvait pas fournir les 130 bars de pression exigés au niveau des raccords de freins.

Les freins sont des pièces d'usure dont le fonctionnement doit être contrôlé régulièrement. Chaque fois que le chauffeur appuie sur la pédale de frein du tracteur, ceux de la remorque sont également sollicités. Cela provoque une érosion des garnitures, qui s'amincissent. Avec le temps, la course des cylindres s'allonge et avec elle le temps de réponse. Tôt ou tard, vient le moment où les garnitures sont complètement usées, à moins qu'elles n'appuient plus suffisamment sur le tambour, puisque le cylindre se retrouve en butée ! Dans les deux cas, on n'arrive plus à obtenir l'effet ralentisseur souhaité et, lors d'un arrêt d'urgence, la remorque vient pousser le tracteur, jusqu'à éventuellement le déséquilibrer.

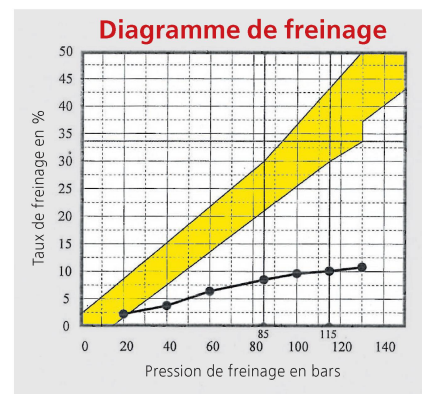
Cylindres à bout de course

La course des cylindres de frein est à contrôler régulièrement. Si elle dépasse 5 centimètres, les freins doivent être réglés ou leurs garnitures remplacées. De nombreuses anciennes remorques ont

des freins sous-dimensionnés. Autrement dit, le diamètre de leurs tambours est trop petit pour leur poids et leur vitesse. Lors du freinage, il y a beaucoup de frottement et la chaleur résultante ne peut être suffisamment évacuée. Les garnitures se durcissent et perdent leur pouvoir de freinage. Dans une telle situation, un simple réglage ne suffit plus : il faut envisager le remplacement de l'essieu complet par un modèle doté de plus grands tambours de freins, ce qui constitue une solution durable. La question est de savoir si une telle opération se justifie pour chaque remorque !

Les informations sur la plaque du constructeur

Comment les autorités ou les organismes de contrôle peuvent-ils connaître la vitesse maximale autorisée de nos remorques et les freins dont elles doivent être dotées ? Ces renseignements sont donnés indirectement par la plaque de constructeur, obligatoire sur toutes les remorques construites à partir du 1^{er} janvier 1970. À cette date, la vitesse maximale autorisée pour ces véhicules est passée de 20 à 25 km/h. Sur les remorques construites à partir du 1^{er} janvier 1985, l'année de construction doit en outre figurer à côté du nom du constructeur, du numéro d'identification et du poids garanti. Dès cette date, la vitesse maximale passe à 30 km/h. Elle n'est toutefois autorisée que pour les remorques équipées d'un frein de service continu, pneumatique ou hydraulique, relié au tracteur. Depuis le 1^{er} janvier 2002, les charges par essieu, la charge d'appui sur le timon et les charges remorquables doivent également être apposées sur la plaque du constructeur. Une remorque agricole ne



Protocole de contrôle de freinage d'une remorque à essieu tandem de 12 tonnes à 30 km/h : la courbe de freinage devrait rester dans le secteur jaune.

doit pas être utilisée sans cette plaque. En son absence, l'utilisateur du véhicule devra prouver, en cas de contrôle de police, qu'il n'est pas en surcharge, que ses freins sont suffisamment efficaces et que la vitesse est adaptée au matériel. ■

Signalisation correcte



Vous devez aussi veiller à ce que la signalisation de vos véhicules soit correcte. L'installation d'éclairage et la signalétique doivent être fixées bien visiblement et remplir en tout temps leur fonction. L'équipement correct d'une remorque étant devenu très complexe, la nouvelle notice de l'ASETA « Véhicules agricoles et forestiers » vous donne de précieuses informations ! Hansjörg Furter

Téléchargement : www.agrartechnik.ch, sous le lien « Flyers et notices explicatives »

Constructeur	
N° d'identification	
Année de construction	
Poids garanti	
Essieu 1	
Essieu 2	

Toutes les remorques construites à partir de 1970 doivent disposer d'une plaque du constructeur.