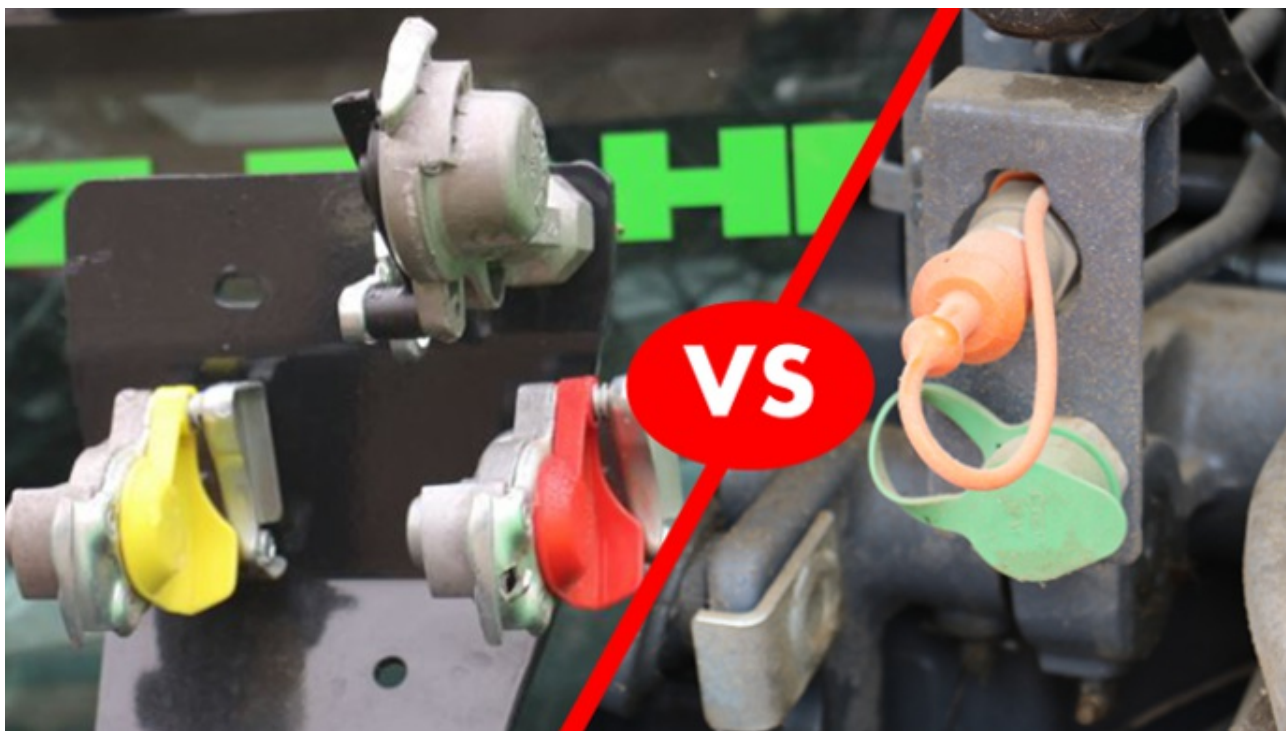


Joskin lève le pied sur l'hydraulique !

© 09/02/2018 | Sébastien Duquet • Terre-net Média

En application depuis le 1er janvier 2018, le règlement UE 167/2013 impose un système de freinage, pneumatique ou hydraulique, double circuit, sur les tracteurs. Les constructeurs proposent une alternative afin de garantir leur compatibilité avec le parc de matériel existant. Seule certitude, en 2022, la simple conduite hydraulique, ce sera fini ! Pour tenter d'y voir plus clair, la rédaction a interrogé des constructeurs de remorques. Objectif : connaître leur stratégie quant à la technologie utilisée et sur les raisons de faire coexister deux systèmes. Interview de François Solek, responsable export chez Joskin.



Depuis le 1er janvier 2018, les tracteurs neufs doivent bénéficier de freins hydrauliques ou pneumatiques à double conduite au moins.
(©Terre-net Média)

Terre-net : Joskin donne-t-il des préconisations à son réseau de distribution pour orienter les futures ventes vers un dispositif de freinage pneumatique ou hydraulique ? Si oui, lequel ?

François Solek (Joskin) : Dès le Sommet de l'élevage 2015, nous avons attiré l'attention de nos clients, qui ont d'ailleurs choisi notre marque par reconnaissance des informations fournies sur les évolutions proches de la réglementation. 99 % des véhicules Joskin sont étudiés pour recevoir des freins hydrauliques ou pneumatiques. Du coup, nous sommes capables de proposer facilement une solution pneumatique, dès maintenant. C'est d'ailleurs le système installé sur toutes nos machines produites en série ! Un client qui souhaite un freinage mixte, c'est possible.

Chez Joskin, la consigne est claire : ne plus proposer de remorque à freinage hydraulique simple ligne uniquement, sauf si l'agriculteur y tient absolument même après avoir été alerté. Notre devoir de constructeur est de l'informer qu'acheter une remorque de ce type aujourd'hui n'est pas judicieux, il risque de ne plus pouvoir l'utiliser à l'avenir.

En parallèle, les ingénieurs de la marque travaillent sur des prototypes équipés d'un double circuit hydraulique de freinage. Le montage est simple ! Bien qu'il ait fallu attendre les composants hydrauliques, ce dispositif devrait être rapidement disponible. Les complications se situent au niveau des temps de réponse, plus compliqués à respecter sur les véhicules à 2 ou 3 essieux.

Le temps le dira mais, depuis plusieurs années, les ventes de remorques de grande taille concernent essentiellement des modèles à freinage pneumatique sur le marché français. La technologie pneumatique pourrait bien prendre l'avantage !

T.N. : À quel surcoût faut-il s'attendre pour une double ligne—hydraulique ou pneumatique ?

F. Solek (Joskin) : Pour remplacer une simple ligne hydraulique par une double pneumatique, l'agriculteur doit s'attendre à environ 1 000 € de supplément, sur une remorque à 2 essieux. Le plus souvent, un régulateur de freinage proportionnel à la charge est ajouté et coûte 700 €.

T.N. : Comment expliquer qu'une solution commune entre équipementiers et tractoristes n'ait pas été trouvée ?

F. Solek (Joskin) : Selon moi, les deux solutions vont subsister. À en croire les tractoristes, les petits modèles de tracteur ne peuvent pas intégrer un compresseur et sont restreints à la solution hydraulique.

T.N. : À l'avenir, ne redoutez-vous pas que des agriculteurs circulent avec du matériel ancien sans connecter les freins, faute de compatibilité ?

F. Solek (Joskin) : N'est-ce pas déjà le cas ? Certains d'entre eux ne se soucient pas de ce genre de problème. Cela existera toujours. La situation actuelle leur donne juste une excuse supplémentaire !