Le Journal du Dimanche

COUNTRY:France
PAGE(S) :20
SURFACE :28 %
FREQUENCY :Weekly

CIRCULATION :225362
AVE :17,86 K€
AUTHOR :Humbert Angleys

► 18 October 2026 - N°4162

Page Source





Automobile Des phares toujours plus puissants... et gênants

VISIBILITÉ Un comité international examine cette semaine à Genève des propositions pour remédier à l'éblouissement croissant des conducteurs

Du dévoilement de la 2CV électrique à l'annonce de l'accord franco-allemand sur l'industrie automobile en passant par la présentation du prototype de Tesla capable de décoller, la voiture enchaîne les dossiers chauds. L'éventuel feu vert européen à la voiture autonome n'arrivera pas avant décembre ; mais un autre sujet moins futuriste, plus discret mais bien concret, figure au programme d'une réunion d'experts ce mardi, à Genève : les phares éblouissants.

Quel automobiliste n'a pas pesté ces dernières années, aveuglé par un véritable mur de lumière venu de la voie d'en face ? Se demandant ce qui clochait, une vue en baisse, ou les feux de route conservés par la voiture croisée ? Les appels de phares se multiplient, sans autre effet que de soulager la contrariété. Ce qui surprend et agace n'est pas seulement une gêne, explique Céline Villa, ingénieure-chercheuse à l'université Gustave-Eiffel : *« La lumière se diffuse dans notre œil, agit comme un voile qui réduit la perception des contrastes »* et tout devient plus difficile à distinguer. La spécialiste de la visibilité routière différencie toutefois cet *« éblouissement d'incapacité »* de l'inconfort, plus subjectif : dès 2021, elle soulignait la difficulté d'extrapoler les résultats de laboratoire à la réalité de la route, faute de modèle scientifique faisant consensus.

Il s'agit d'abord d'un défaut de réglage, relativise Pierre Chasseray, délégué général de l'association 40 millions d'automobilistes, qui n'ignore pas cet agacement croissant mais n'en fait pas un cheval de bataille. Un coffre chargé ou plusieurs passagers suffisent à relever le nez d'une voiture et projeter le faisceau dans les yeux d'en face, pointe-t-il. L'orientation des feux de croisement constitue en effet la défaillance majeure la plus fréquente au contrôle technique, relevée dans 4,77 % des visites en 2025. Mais les mauvais réglages n'expliquent pas tout – d'autant qu'un feu peut aussi éclairer trop bas !

Les reproches se tournent vers les diodes électroluminescentes (LED), à la lumière blanche très concentrée, qui se sont généralisées depuis 2020 pour les véhicules neufs, et vers l'engouement qu'ont connu les SUV, ces véhicules plus haut perchés, dont les phares peuvent se trouver à hauteur des yeux des conducteurs de citadines. On peut donc être ébloui par des phares bien conformes, et les règles d'homologation ont été mises en cause. Alertés en 2024 par une enquête de dix clubs automobiles européens, les responsables des normes ont constitué l'an dernier un groupe réunissant États, chercheurs, organismes de contrôle et industriels. Neuf réunions plus tard, il a publié le 28 septembre dernier ses recommandations, qui seront examinées cette semaine par le comité international chargé des normes d'éclairage automobile, à Genève.

Depuis un accord conclu en 1958, c'est en effet sous l'égide des Nations unies que s'élaborent les règles internationales. Du 20 au 23 octobre, le comité discutera des propositions suivantes : abaisser la hauteur maximale des projecteurs, généraliser la correction automatique de leur inclinaison, perfectionner les phares adaptatifs, revoir certaines limites d'intensité lumineuse, voire les méthodes du contrôle technique. Il pourra demander que ces pistes soient transformées en projets de normes, avant leur négociation et leur adoption éventuelle par les États. Les constructeurs privilégient naturellement les dispositifs « intelligents » plutôt qu'une réduction générale de puissance... L'égoïsme est partagé : on supporte de moins en moins les phares des autres, mais pour son confort comme pour sa sécurité, chacun veut éclairer toujours plus loin. ●

HUMBERT ANGLEYS

Des pistes qui devraient être transformées en projets de normes



Certaines homologations sont problématiques : on peut être ébloui par des équipements conformes.

SILAS STEIN/DPA/AFP

All rights reserved