

# VIDÉO. Face aux lumières de vélo qui éblouissent, faut-il interdire certains phares ?

Par Yann Foreix

Le 14 décembre 2025 à  
19h15

Réagir

Enregistrer

**BICLOU.** Si l'éclairage est indispensable à vélo, pour voir et être vu, il est contre-productif d'aveugler les autres usagers. C'est le problème de plusieurs phares vendus dans le commerce et pas adaptés au milieu urbain.

Il y a quelques années, nous avons déjà parlé des phares de vélo dans Biclou... Car [les cyclistes n'étaient pas assez éclairés](#). Désormais les relevés sur le terrain montrent qu'ils le sont davantage. Les marques ont bien compris le développement de ce juteux marché : elles proposent pléthore de phares de vélos et insistent souvent sur la puissance d'éclairage.

Sur le packaging ou dans les vidéos publicitaires, pour attirer l'acheteur, c'est même la course aux Lumens : l'indicateur de la puissance de la lumière. Le problème c'est que beaucoup de ces phares vendus en ligne ou dans le commerce sont aveuglants dans la circulation. Et vous allez voir que ce n'est pas une question de puissance d'éclairage.

## « La coupure de faisceau »

Comme pour les voitures, un feu éblouit lorsqu'il n'est pas construit en intégrant « une coupure de faisceau ». Concrètement, les normes des phares indiquent que le faisceau lumineux ne doit pas être projeté trop haut pour ne pas gêner les usagers de la route. « Quand on conduit une voiture on le connaît bien : le phare des voitures est projeté au sol », tente de résumer Emmanuel, vélotafeur, la main dans son portefeuille en train de chercher sa petite lumière de vélo.



[S'inscrire à la newsletter](#)[Toutes les newsletters](#)

Il s'agit en effet de la différence entre le feu de route, qu'on appelle aussi communément le plein phare - interdit lorsque l'on croise d'autres automobilistes - et le feu de croisement. Pour les vélos c'est pareil, la norme est aussi précise : au-dessus d'une certaine ligne (« cut off ») l'intensité lumineuse ne doit pas dépasser 2 Lux, à 10 mètres, mesurés avec un luxmètre.

## Une absence d'informations

Nous sommes donc allés voir le spécialiste des lampes de vélo en France. Arnaud Sivert est professeur de génie électrique à l'IUT de l'Aisne. Des phares, il en a testé plus de 140. Et son constat : peu de lampes possèdent cette fameuse coupure de faisceau. Et celles qui ne le possèdent pas ne le précisent pas.

Le consommateur achète donc une lampe qu'il devrait plutôt utiliser à VTT, ou lorsqu'il n'y a personne en face de lui, plutôt qu'en zone urbaine. Les tests réalisés par Arnaud sont pourtant éloquentes : certains éclairages dépassent largement la valeur légale d'éclairage autorisée dans la zone de coupure de faisceau.

Retrouvez notre test en vidéo.