

Contrôle technique automobile : éviter la défaillance de l'éclairage



L'**éclairage** est un vecteur essentiel de la **sécurité** autant pour les **conducteurs** que pour les usagers de la route.

Les **fonctions d'éclairage** sont les seuls **équipements** de la **voiture** permettant de **mieux voir, de mieux appréhender la route et les dangers potentiels** et d'être mieux vu dans son **environnement**.

L'éclairage est **l'une des principales défaillances au contrôle technique automobile** obligeant l'automobiliste à passer une contre-visite.

La fonction éclairage/signalisation est le **deuxième poste de non-conformité** au contrôle technique.

Les **anomalies de fonctionnement et de réglage** des feux de croisement, des feux stop et des feux de position gênent près de 8% des contre-visites. Parmi elles, près de 0,13 ont été qualifiées de critique à cause du feu stop dont aucune source lumineuse ne fonctionnait.

La hausse des contre-visites liées aux fonctions éclairage s'explique exclusivement par un niveau de contrôle plus élevé : 6 points de contrôle au lieu de 4 (les feux de brouillard et les pleins phares sont désormais contrôlés) et 69 défaillances possibles dont 42 sont soumises à l'obligation de contre-visite.

Le point de contrôle éclairage/signalisation concerne l'ensemble des sources lumineuses y compris les voyants sur le tableau de bord.

Le contrôleur technique diagnostique la présence, l'état, le fonctionnement, l'orientation des feux et la ligne de coupure.

Seuls les feux de croisement et les antibrouillards avant sont mesurés avec un rétrophare (matériel normalisé).

La mesure du rétrophare permet de déterminer si le faisceau est trop faible/fort ou présente un dysfonctionnement. Si du fait de la quantité ou de l'intensité du faisceau lumineux, la prise de mesure n'est pas possible, le véhicule est mis en contre-visite.

Si la ligne de coupure est visuellement bonne, la prise de mesure se fait automatiquement. Dans le cas d'une lampe mal montée, la ligne de coupure n'existe pas, il n'y a donc pas de prise de

mesure. Le véhicule est mis en contre-visite.

Les autres feux sont vérifiés manuellement. L'ensemble des opérations de contrôle se fait sans démontage des blocs optiques.

Eric Houquet, 25/06/2019