

# Rapport de la Municipalité

sur le

Postulat du 25 juin 2018 de M. Olivier DESCLOUX intitulé

*« Utilisation des nouvelles technologies dans la gestion  
de l'éclairage public au Mont-sur-Lausanne »*

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Préambule.....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Introduction .....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Situation actuelle .....</b>	<b>2</b>
3.1	Caractéristiques de la Commune .....	2
3.2	Chiffres clés et cartographie.....	3
3.3	Aspects juridiques .....	3
<b>4</b>	<b>Déroulement de l'audit.....</b>	<b>5</b>
4.1	Classification des rues/routes .....	5
4.2	Comparaison de la classification EP avec les normes .....	5
<b>5</b>	<b>Identification des points d'amélioration / Solutions techniques .....</b>	<b>7</b>
5.1	Remplacement des installations vétustes.....	7
5.2	Remplacement des installations énergivores .....	7
5.3	Remplacement de l'entier du parc par une technologie LED.....	8
5.4	Système d'abaissement et de gestion de l'éclairage.....	9
5.5	Températures de couleur .....	10
<b>6</b>	<b>Synthèse .....</b>	<b>11</b>
6.1	Constat préliminaire.....	11
6.2	Intentions .....	11
6.3	Plan directeur de l'éclairage public .....	11
<b>7</b>	<b>Conclusion.....</b>	<b>12</b>

## 1 Préambule

Le postulat 25 juin 2018 de M. Descloux et consorts demande à la Municipalité :

- D'étudier d'une part - et à court terme - toutes les solutions techniques sur le marché afin de faire évoluer l'éclairage public sur le territoire communal et de systématiquement les intégrer dans les réalisations futures.
- D'autre part, de présenter au Conseil communal sa stratégie concernant l'éclairage public et de le communiquer à la population montaine.

## 2 Introduction

Afin d'avoir une idée précise de l'état actuel de son réseau d'éclairage public, la Municipalité a mandaté le Service de l'Eclairage public Lausannois (SEL) pour effectuer un audit énergétique de l'ensemble de nos points lumineux. Les objectifs de ce document étaient :

- D'établir un diagnostic complet du réseau éclairage public (EP) montain afin de connaître l'état actuel du réseau et de mettre en évidence d'éventuelles opportunités d'économie d'énergie en vue de moderniser les installations existantes ;
- D'apporter une aide à la décision pour le développement d'un éclairage public encore plus performant et adapté aux besoins et usages des citoyens ;
- De donner à la Commune du Mont-sur-Lausanne des lignes directrices pour un futur concept énergétique.

La méthodologie de cette étude s'est déroulée selon les étapes suivantes :

- **Définition du périmètre d'action**, basé sur les caractéristiques de la Commune du Mont-sur-Lausanne, les chiffres clés et la cartographie du réseau EP, ainsi que sur les normes et les aspects juridiques ;
- **Elaboration de l'étude**, tenant compte de la classification des rues/routes, de sa comparaison avec les normes, de l'identification et la création de profils de rues pour chaque classe d'éclairage ;
- **Etablissement de la synthèse des résultats**, mettant en évidence des propositions d'amélioration basées sur une analyse technico-économique.

Cet audit, présenté à la Commission consultative d'urbanisme (CCU) en date du 9 juillet 2020, a mis en évidence les points suivants

## 3 Situation actuelle

### 3.1 Caractéristiques de la Commune

La commune compte 108 rues, routes et chemins ou portions de rues éclairés (rues divisées en plusieurs parties en fonction du trafic, de la vitesse et du style de candélabres), ce qui représente un total linéaire cumulé de près de 26,5 km (y compris chemins privés) ou une surface de plus de 208'000 m<sup>2</sup> (y compris trottoirs et chemins piétons), soit l'équivalent de 29 terrains de football.

Les éléments qui composent le réseau de l'Eclairage public EP (câbles, candélabres et luminaires) font partie du mobilier urbain et sont, par conséquent, propriété de la Commune du Mont-sur-Lausanne au même titre qu'un banc ou une fontaine.

## 3.2 Chiffres clés et cartographie

Le réseau EP montain est composé de 1'265 points lumineux répartis de la manière suivante :

- 989 candélabres routiers (h > 3m)
- 61 candélabres de parc (h < 3m)
- 199 bornes de parc
- 16 armatures (incorporées dans des murs)



candélabres routiers



bornes de parc



candélabres de parc

39,8 km de câbles souterrains et 1,1 km de lignes aériennes alimentent ces luminaires qui représentent une consommation annuelle d'environ 400'000 kWh (en baisse de 11% depuis dix ans).

Les sources lumineuses ("ampoules") utilisées sont :

- 58.2 % de lampes iodure métallique
- 26.6 % de lampes LED
- 10.4% de lampes sodium
- 3.5 % de lampes mercure
- 1.3 % de divers (fluorescents, etc.)

Annexe 1 : Cartographie des sources lumineuses.

## 3.3 Aspects juridiques

### 3.3.1 Normes

La connaissance des normes qui régissent l'éclairage public est nécessaire pour établir des propositions d'amélioration et d'économies d'énergie, tout en respectant l'aspect sécuritaire.

Ces normes se subdivisent en cinq catégories :

- SNR 13'201 - 1 : Sélection des classes d'éclairage
- SNR EN 13'201 - 2 : Exigences de performance
- SNR EN 13'201 - 3 : Calcul des performances
- SNR EN 13'201 - 4 : Méthodes de mesure de performances photométriques
- SNR EN 13'201 - 5 : Indicateur de performance énergétique

Révisées en 2016 et 2018, la nouvelle norme SLG 450a/2008 et la directive 202/2018 autorisent un abaissement de l'éclairage d'une rue/route en fonction de la charge de trafic, permettant ainsi d'optimiser la puissance et l'énergie d'un éclairage en tenant compte de la classification d'une rue/route.

## 3.3.2 Exigences de performance

Une classe d'éclairage est définie par un ensemble d'exigences photométriques. L'objectif de l'introduction de ces classes est de faciliter le développement et l'utilisation des produits et services concernant l'éclairage public.

Il existe trois classes d'éclairage :

- **Les classes M**, destinées aux conducteurs de véhicules motorisés pour la conduite sur route.

Pour ces classes, il est nécessaire de calculer et mesurer la luminance moyenne de la surface de la route, l'uniformité générale de la luminance, l'uniformité longitudinale de la luminance, l'augmentation relative au seuil de perception et le rapport d'éclairage des abords.



Exemples de routes de type M

- **Les classes C**, destinées également aux conducteurs de véhicules motorisés, mais pour des zones de conflit, telles que les rues commerçantes, les carrefours d'une certaine complexité et les carrefours giratoires. Elles peuvent également être appliquées dans des espaces fréquentés par des piétons et des cyclistes (par exemple les passages souterrains).

Pour ces classes, il est nécessaire de calculer et mesurer l'éclairage moyen et l'uniformité générale d'éclairage.



Exemples de routes de type C

- **Les classes P**, destinées aux piétons et cyclistes sur les chemins piétons, les pistes cyclables, les bandes d'arrêt d'urgence et les autres zones de la route disposées séparément ou le long de la chaussée, ainsi qu'aux voies résidentielles, rues piétonnes et aires de stationnement.

Pour ces classes, il est également nécessaire de calculer et mesurer l'éclairage moyen, ainsi que l'éclairage minimum.



Exemples de routes de type P

## 4 Déroutement de l'audit

### 4.1 Classification des rues/routes

La première étape a été de constituer un fichier cartographiant l'ensemble des rues et routes ou portions de routes qui caractérisent la commune et qui sont éclairées.

Les éléments qui y figurent sont :

- rues/routes/chemins éclairés avec leur classification et catégorie ;
- limitation des vitesses autorisées sur la chaussée ;
- volume du trafic routier ;
- longueur et largeur de la chaussée et du trottoir ;
- caractéristiques techniques qui composent l'EP (nombre de points lumineux, puissance installée, type de luminaire, date d'installation du luminaire, son âge moyen, type de lampe, température de couleur, type de support, sa hauteur et s'il est équipé d'une crose).

Toutes ces données ont permis de faire ressortir les dix catégories de classes différentes qui caractérisent le réseau d'éclairage public de la commune, résumées par le tableau ci-dessous :

N°	Vitesse (km/h)	Nb. de rues concernées	Classe d'éclairage	Classe à la réalisation	Eclairage moyen (lx)	Eclairage minimum (lx)	Uniformité générale (Uo)	Luminance moyenne (cd/m <sup>2</sup> )	Uniformité longitud. (U1)
1	30	2	P2	P2	10	2	-	-	-
2	30	4	P3	P2	7.5	1.5	-	-	-
3	30	10	P5	P2	3	0.6	-	-	-
4	piéton	9	P6	P2	2	0.4	-	-	-
6	50	5	C3	C3	15	-	0.4	-	-
7	50	31	C4	C4	10	-	0.4	-	-
8	50	25	C5	C4	7.5	-	0.4	-	-
9	50-80	5	M3-C3	M3-C3	15	-	0.4	1	0.6
10	50	6	M4-C4	M4-C4	10	-	0.4	0.75	0.6
		Total : 97 rues classées							

Pour la Commune du Mont-sur-Lausanne, on constate donc que :

- **26%** des routes sont de type **P** ;
- **63%** des routes sont de type **C** ;
- **11%** des routes sont de type **M**.

Pour des raisons de sécurité, la décision a été prise que l'éclairage moyen sur la chaussée ne devait pas être inférieur à 10 lux durant les heures de pointe. En revanche, un abaissement peut être réalisé durant les heures creuses en déclassant la rue/route de deux niveaux. Il en résulte que les classes minimales se limiteront à du C4 et P2 selon le tableau ci-dessus.

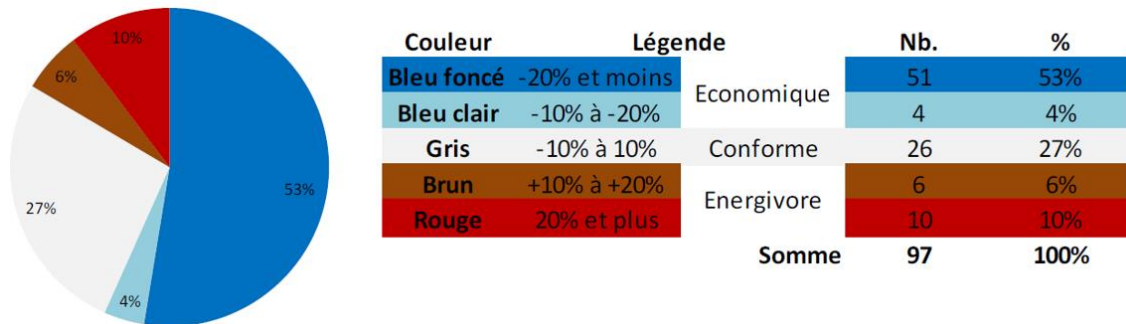
### 4.2 Comparaison de la classification EP avec les normes

Pour cette étape, la consommation réelle des rues est comparée avec les recommandations des normes.

Sur la commune, il en découle que :

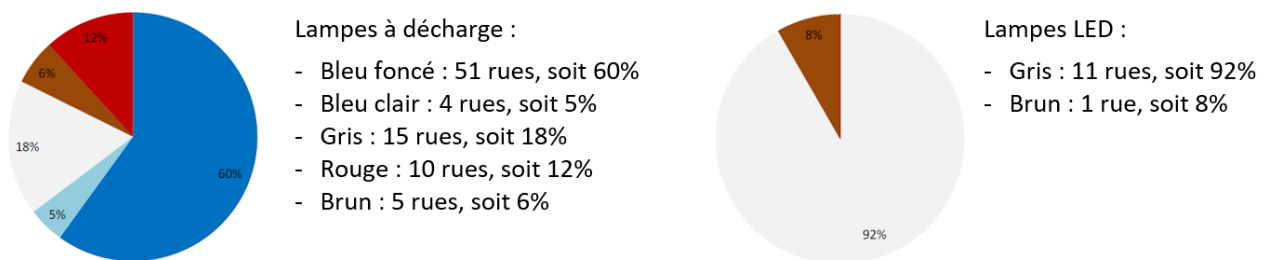
- **26 rues/routes sont conformes** à la recommandation du point de vue de la consommation, ce qui représente un total arrondi de **27%** sur l'ensemble des rues communales ;
- **16 rues/routes sont en dessus** de la recommandation du point de vue de la consommation, ce qui représente env. **16%** du total des rues. Ces rues sont subdivisées en 2 catégories :
  - couleur brune: valeur variant de +10 à +20% en dessus de la courbe maximale, soit 6 rues (6%) avec une consommation moyenne de +14%
  - couleur rouge : valeur supérieure à +20% en dessus de la courbe maximale, soit 10 rues (10%) avec une consommation moyenne de +44%
- **55 rues/routes sont en-dessous** de la recommandation du point de vue de la consommation, ce qui représente un total arrondi de **57%** du total des rues. Dans ce cas, il y a également une subdivision en deux catégories :
  - couleur bleu clair : valeur variant de -10 à -20% en dessous de la courbe maximale, soit 4 rues (4%) avec une consommation moyenne de -15%
  - couleur bleu foncé : valeur inférieure -20% en dessous de la courbe maximale, soit 51 rues (53%) avec une consommation moyenne de -111%

Ci-dessous, ces mêmes résultats sous forme de graphique :



Ces résultats démontrent que ce qui a été réalisé jusqu'à ce jour du point de vue investissement au niveau de l'éclairage public est très bon. Cela est révélé par la part très faible des installations énergivores.

Une différence peut être faite entre l'éclairage des lampes à décharge et l'éclairage LED :



Les normes recommandent de ne pas dépasser les valeurs maximales, mais permettent un dépassement dans certains cas (passages piétons, carrefours). L'éclairage LED, plus récent, respecte mieux les normes de manière générale. Seule la route du Châtelard dépasse les limites (couleur brune).

Annexe 2 : Cartographie de la comparaison EP avec les normes.

## 5 Identification des points d'amélioration / Solutions techniques

L'audit énergétique réalisé par les SEL a permis d'identifier les points d'amélioration décrit ci-après :

### 5.1 Remplacement des installations vétustes

#### 5.1.1 Descriptif

Cette proposition consiste à remplacer les installations vétustes (plus de 30 ans) et les luminaires encore équipés de lampes à vapeur de mercure sur une durée de dix ans.

- **111** luminaires concernés sont, soit vétustes, soit à vapeur de mercure.  
Le renouvellement s'effectuant sur toute la longueur de la rue, et non pas au coup par coup, la rénovation comportera au total 316 luminaires (env. 25% du parc total) ;
- **9** luminaires seront ajoutés en raison de la nouvelle technologie et du respect des normes d'éclairage (par rapport à l'ancienne installation en service) ;
- **19** rues sont concernées sur un total de 97. Cela représente un total linéaire de **7.36 km**. Ces rues possèdent les caractéristiques suivantes (couleurs : voir classification chapitre 4.2):
  - 7 rues sont de couleur bleu foncé, soit 14% de cette catégorie
  - 5 rues sont de couleur rouge, soit 50% de cette catégorie
  - 2 rues sont de couleur brun, soit 33% de cette catégorie
  - 5 rues sont conformes, soit 19% de cette catégorie
- L'énergie économisée sur l'ensemble des installations vétustes par les nouveaux luminaires en LED sera de **66'820 kWh** (15% de l'énergie totale du réseau EP).
- L'énergie économisée par les abaissements nocturnes durant les heures creuses sera de **22'273 kWh** (25% d'énergie économisée supplémentaire par rapport au LED).
- **89'094 kWh** est l'énergie totale économisée (LED + abaissements). Cela représente une économie de 20% du total de la consommation EP actuelle.

Les estimations d'économies d'énergie sont calculées en comparant l'ancienne installation (lampes à décharge) avec les nouvelles technologies en LED avec abaissement nocturne.

#### 5.1.2 Analyse économique

Cette analyse se base sur le coût de l'investissement de la nouvelle installation (CHF 1'327'804.-), ainsi que sur les coûts annuels de maintenance et d'économie d'énergie électrique réalisée (CHF 18'876.-).

Le temps de retour sur investissement pour cette proposition est de **71 ans**, (1'327'804.- / 18'876.-).

#### 5.1.3 Recommandation

Avec un investissement initial très important et un temps de retour sur investissement de plus de 70 ans, la Municipalité propose de ne pas retenir cette solution.

*Annexe 3 : Tableau récapitulatif (calculs) pour le remplacement des installations vétustes.*

### 5.2 Remplacement des installations énergivores

#### 5.2.1 Descriptif

Cette proposition consiste à remplacer les installations consommant plus d'énergie que ce que recommandent les normes.

- **61** luminaires sont concernés ; cela représente 5% du parc de l'éclairage.
- Aucun luminaire ne sera ajouté pour respecter les normes de sécurité de l'éclairage public.
- **8** rues sont concernées sur un total de 97 ; cela représente une distance linéaire de **1.4 km**. Ces rues présentent les caractéristiques suivantes (couleurs : voir classification chapitre 4.2):
  - 5 rues sont de couleur rouge, soit 50% de cette catégorie
  - 3 rues sont de couleur brune, soit 50% de cette catégorie
- L'énergie électrique économisée par les nouveaux luminaires LED sera de **21'472 kWh** (5% de l'énergie totale consommée actuellement).
- Les abaissements réalisés la nuit durant les heures creuses permettront une économie supplémentaire de **7'157 kWh** (soit 25% en moins de l'énergie déjà économisée par les LED).
- **28'630 kWh** est l'énergie totale économisée comprenant les LED et les abaissements, ce qui représente une économie totale de 6% de la consommation actuelle.

### 5.2.2 Analyse économique

Cette analyse se base sur le coût de l'investissement de la nouvelle installation (CHF 251'712.-), ainsi que sur les coûts annuels de maintenance et d'économie d'énergie électrique réalisée (CHF 5'868.-).

Le temps de retour sur investissement pour cette proposition est de **43 ans**, (CHF 251'712.- / CHF 5'868.-).

### 5.2.3 Recommandation

Malgré un investissement initial moindre, le temps de retour sur investissement de près de 45 ans ne semble pas intéressant du point de vue économique pour des luminaires dont la durée de vie est d'une trentaine d'année. La Municipalité propose donc de ne pas retenir cette solution.

*Annexe 4 : Tableau récapitulatif (calculs) pour le remplacement des installations énergivores.*

## 5.3 Remplacement de l'entier du parc par une technologie LED

### 5.3.1 Descriptif

Cette proposition consiste à remplacer l'ensemble des luminaires ("lampes") existants par des luminaires LED. Ce changement se fait en conservant les mâts existants, hormis ceux qui sont vétustes.

Cela impliquerait le remplacement de **890** points lumineux au total sur trois ans. Pour chaque réalisation d'un projet routier (réfection de route, création d'un trottoir ou mise aux normes de l'éclairage public), les luminaires installés seront réutilisés pour la nouvelle installation.

### 5.3.2 Analyse économique

Cette analyse se base sur le coût de l'investissement de la nouvelle installation (CHF 903'630.-), ainsi que sur les coûts annuels de maintenance et d'économie d'énergie électrique réalisée (CHF 42'731.-).

Le temps de retour sur investissement pour cette proposition est de **22 ans**, (903'630- / 42'731.-).

### 5.3.3 Recommandation

Un temps de retour sur investissement de 22 ans semble économiquement intéressant. Toutefois, l'investissement initial conséquent semble disproportionné pour des luminaires majoritairement récents (les 740 luminaires équipés de lampes à iodure métallique ont été changés entre 2010 et 2014). La Municipalité propose donc de ne pas retenir cette solution.



*Annexe 5 : Tableau récapitulatif (calculs) pour le remplacement de l'entier du parc par des LED.*

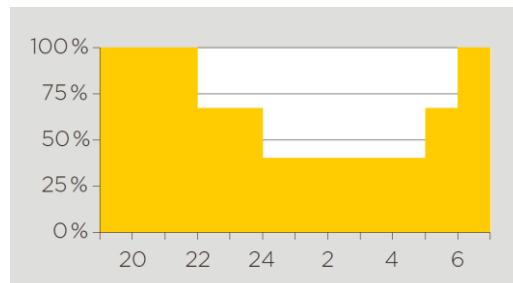
## 5.4 Système d'abaissement et de gestion de l'éclairage

Le marché actuel propose les systèmes intelligents suivants :

- les abaissements autonomes
- l'éclairage dynamique autonome
- l'éclairage centralisé par la télégestion

### 5.4.1 Les abaissements autonomes

Les abaissements autonomes permettent d'économiser jusqu'à 50%. Ils se font de manière progressive et en général sur deux paliers afin d'éviter une diminution de la lumière de manière trop rapide. L'œil humain s'adaptant de manière naturelle à l'ambiance des lieux, il ne perçoit pas cette baisse progressive de la lumière. La norme autorise d'abaisser le flux lumineux sur la chaussée au maximum de deux classes (ou deux niveaux) ce qui permet de réduire la lumière nocturne de 50%.



*Exemple de courbe d'abaissement*

Ces abaissements réduisent l'énergie consommée sur le territoire communal de 25% à 30%.

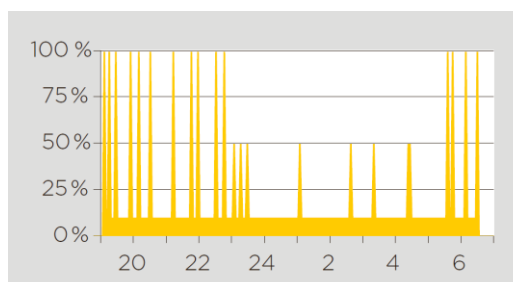
Les luminaires en LED sont préprogrammés avec un profil de courbes désirées, soit d'usine, soit au pied de chaque mât. Les heures dites creuses sont, en général, comprises dès 20h00, 22h00 ou éventuellement 24h00 pour les grands axes routiers, selon les divers profils de routes ou quartier. L'éclairage redevient à 100% généralement à partir de 6h00 du matin, lorsque l'activité humaine reprend vie.

L'abaissement convient parfaitement pour les axes routiers ou les quartiers lorsqu'il y a des véhicules à moteurs, mais aussi pour d'autres configurations, comme par exemples des parcs ou les chemins piétonniers.

### 5.4.2 Eclairage dynamique autonome

Au vu de la réactivité des LED à l'enclenchement/déclenchement ou à l'abaissement/augmentation de la lumière, les luminaires peuvent être combinés à des détecteurs de mouvement. Cette combinaison produit un éclairage dynamique.

L'éclairage dynamique permet d'économiser jusqu'à 70% de l'énergie électrique.



*Exemple de courbe dynamique*

Ce système par détecteur n'est pas recommandé pour des axes avec du trafic routier. Par contre, il pourrait convenir pour des chemins piétonniers, des pistes cyclables et parkings où le déplacement se fait à des vitesses modérées. Grâce aux détecteurs (infrarouge, radar ou détecteur optique), l'éclairage en LED permet de s'adapter de manière instantanée aux usagés.

Lors des heures creuses, un niveau minimal est programmé, par exemple 30% du flux lumineux calculé durant les heures pleines. Toutefois, lors d'un passage, le niveau de la classe doit être atteint de manière instantanée. Des économies d'énergies plus importantes peuvent ainsi être réalisées. Cependant, les éléments électroniques installés sur les mâts de manière apparente ont une durée de vie environ deux fois plus faible que dans la solution décrite dans le chapitre précédent.

Un autre inconvénient des détecteurs de présence est le sentiment d'insécurité qu'ont les usagés pendant les heures creuses, vu le faible flux lumineux. De plus, l'intensité de la lumière se propage comme une vague au gré du déplacement des personnes, ce qui donne la sensation de suivi aux usagers.

### 5.4.3 Eclairage centralisé par télégestion

Ce système permet une gestion centralisée d'une zone ou de l'ensemble du territoire communal.

La télégestion qui permet de commander les différents luminaires à distance a notamment pour avantage de pouvoir modifier les courbes d'abaissements selon les besoins, d'être informé des pannes de manière instantanée, ou encore de connaître avec précision la consommation d'énergie d'un tronçon routier. Cette télégestion est également applicable à l'éclairage dynamique.

Ce modèle de gestion est relativement récent et est encore en phase de développement.

## 5.5 Températures de couleur

A l'heure actuelle, la Commune du Mont-sur-Lausanne n'a pas de plan lumière, mais les SEL en ont élaboré un. Les principes de base consistent en un dualisme blanc neutre / blanc chaud proposé dans le but de donner une meilleure lecture de la structure urbaine, en suggérant des parcours pour les véhicules mais surtout pour les piétons.

Pour se faire, la référence est donnée aux tonalités plutôt qu'à un type de source, ce qui permet d'installer de nouvelles technologies et de garder les lignes directrices pour les années à venir.

- **Blanc chaud** (de +/- 2'800 K à +/- 3'000 K)

La lumière ayant une température autour des 2'800 K est caractérisée par une tonalité plus chaude, dorée. Sa tonalité douce convient parfaitement pour les quartiers de vie.

Cette température de couleur est donc proposée pour les axes routiers secondaires, les quartiers résidentiels ou encore pour les chemins piétonniers, les quartiers de vie et les places ou parcs.

Cette lumière rend la perception du quartier plus agréable pour les habitants et usagers.

- **Blanc neutre** (de +/- 3'500 K à +/- 4'200 K)

Cette lumière va caractériser une série de voies principales d'accès. Il s'agit d'un choix délibéré pour marquer ces rues pénétrantes dans le tissu urbain afin de garantir la sécurité en assurant une meilleure visibilité pour les usagers et de garder une cohérence intercommunale. Cette lumière rend les espaces plus attrayants, agréables et conviviaux.

Cette tonalité se retrouvera sur les axes de pénétration privilégiés par le plan de circulation urbaine (ex. axes forts) et les voies principales à forte circulation.

Les technologies applicables sont les sources LED ou les lampes à iodure métallique selon les cas.

*Annexe 6 : Proposition des températures de couleur.*

## 6 Synthèse

### 6.1 Constat préliminaire

Au vu des résultats de l'audit réalisé par les SEL, il ressort que la Commune du Mont-sur-Lausanne a un bilan énergétique très favorable. Les résultats démontrent, en outre, que ce qui a été réalisé par le passé du point de vue des investissements au niveau de l'éclairage public est très bon. Cela est révélé par la part très faible des installations énergivores (16% plus énergivores que ce que recommandent les normes).

Avec un taux de plus de 26% en installations LED, le Mont-sur-Lausanne est la commune la plus équipée de l'agglomération du grand Lausanne.

### 6.2 Intentions

Au vu des éléments mis en évidence par l'audit énergétique et après l'analyse qui en a été faite, la Municipalité propose :

- de ne pas intervenir de manière ponctuelle et immédiate pour la mise à jour de son réseau d'éclairage public ;
- d'intégrer ces renouvellements au gré des futurs projets communaux ;
- de baser la planification directrice de son éclairage en fonction de l'utilisation faite des chaussées.

### 6.3 Plan directeur de l'éclairage public

Afin d'obtenir une cohérence sur son territoire communal, la Municipalité a élaboré un plan directeur qui servira de base aux futures réalisations ou mises à jour de son réseau d'éclairage public.

Ce plan directeur est défini selon les principes suivants :

- Pour les **routes principales**, la Municipalité propose de maintenir l'éclairage à **100%** en tous temps, afin de garantir une sécurité maximale sur ces axes routiers très fréquentés.

Seules les routes cantonales (route de Cugy, route de la Blécherette et route de Lausanne) sont concernées.

- Un abaissement autonome est proposé pour les principales **routes collectrices**, avec une diminution **maximale de 50%** de l'éclairage.

Les chemins de Maillefer, du Rionzi et de la Lanterne, la route des Martines et le chemin du Rionzi, ainsi que la route de la Clochatte sont concernés.

- Pour les routes et chemins situés en **zone résidentielle**, un abaissement **jusqu'à 30%** est proposé afin de limiter les nuisances lumineuses sur ces axes peu fréquentés.

Ce sont principalement les routes de dessertes qui sont concernées par cette mesure.

- Finalement, un **éclairage dynamique** est imaginé pour les rues situées **hors zone habitée**.

Ce système est proposé pour le chemin du Petit-Flon, le chemin de la Grangette, l'allée de l'Eglise et le chemin du Châtaignier.

Dans les **plans de quartier**, le réseau d'éclairage appartient aux différents propriétaires des parcelles privées. Toutefois, les services communaux participent activement à la gestion de ces points lumineux, en collaboration avec le service de l'éclairage de la Ville de Lausanne.

La Municipalité propose d'inciter ces propriétaires à intégrer notre planification directrice et de prévoir un abaissement autonome pour les chaussées accueillant du trafic motorisé, et d'installer un éclairage dynamique sur les cheminements piétons traversant les parcelles de dépendance.

Annexe 7 : Plan directeur de l'éclairage public.

## 7 Conclusion

Au vu de ce qui précède, la Municipalité demande au Conseil communal de bien vouloir prendre la décision suivante:

### LE CONSEIL COMMUNAL DU MONT-SUR-LAUSANNE

- Vu le rapport de la Municipalité du 10 août 2020 ;
- Oûi le rapport de la Commission ad hoc désignée pour examiner cette affaire ;
- Considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour ;

**décide**

de prendre acte du rapport de la Municipalité et de classer le postulat « *Utilisation des nouvelles technologies dans la gestion de l'éclairage public au Mont-sur-Lausanne* ».

Au nom de la Municipalité

  
Le syndic  
Jean-Pierre Sueur



  
Le secrétaire  
Sébastien Varrin

Le Mont-sur-Lausanne, le 10 août 2020