

CARACTERISATION DE REVETEMENTS ROUTIERS ET URBAINS POUR UNE OPTIMISATION DE L'ÉCLAIRAGE

Groupe de Travail Revêtements & Lumière



1

Introduction, enjeux de l'éclairage public aujourd'hui

- Sophie Banette (AITF/Montpellier Métropole)

2

Photométrie des revêtements, pratiques actuelles des calculs d'éclairage

- Valérie Muzet (Cerema, ENDSUM Strasbourg)

3

Une bibliothèque de revêtements urbains caractérisée

- Jérôme Dherbecourt (Routes de France) et Cédric Le Gouil (France Ciment)

4

Les apports d'un dimensionnement d'éclairage qui prend en compte le revêtement

- Valérie Muzet (Cerema, ENDSUM Strasbourg)

5

Les livrables du groupe

- Sophie Banette (AITF/Montpellier Métropole)

6

Perspectives, éclairage de demain

- Laure Lebouc et Florian Greffier (Cerema, EL Angers)

Introduction

Enjeux de l'éclairage public aujourd'hui

01

- A l'origine, un rapport d'étonnement
- La naissance d'un groupe de travail
- L'objectif et les enjeux
- Les 2 phases de nos travaux
- Le GT aujourd'hui

A l'origine : un rapport d'étonnement

- Conception fondée sur la perception d'un conducteur roulant à des vitesses autorisées sur les routes interurbaines

utilisation de revêtements standards définis par la Commission internationale de l'éclairage (CIE) en 1984

- une palette de revêtements routiers et urbains de plus en plus variée

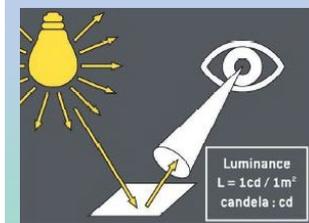
- une offre élargie en matière de matériels d'éclairage

- la norme NF EN 13201

Naissance d'un groupe de travail transversal

2008 - Création d'un collectif porteur d'une analyse partagée autour de plusieurs constats

PERCEPTION



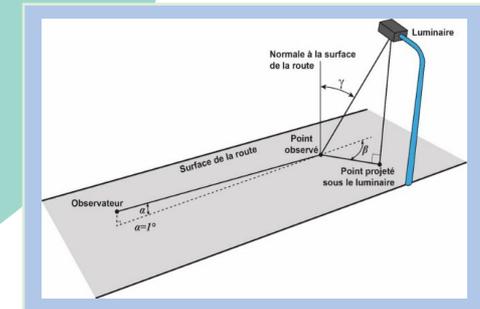
Importance de la lumière réfléchiée par le revêtement et non du flux lumineux projeté

Perception par contraste de luminance qui dépend des propriétés des revêtements

Revêtements standards non représentatifs des revêtements réellement appliqués



Angle CIE conventionnel : 1° pour les mesures photométriques ne couvre que partiellement les usages urbains



Objectif

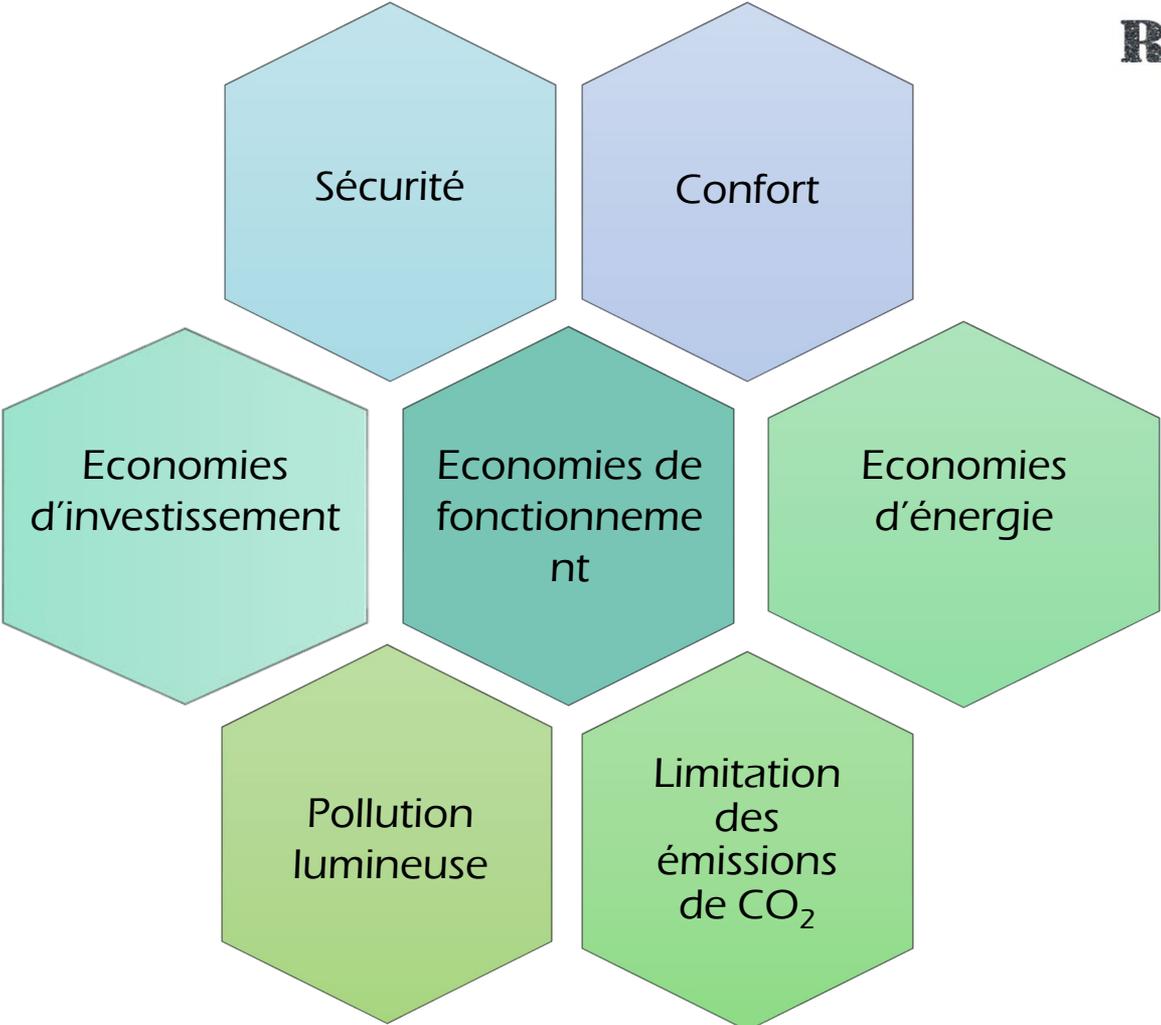
Faire évoluer la « tradition du faire comme d'habitude » vers le « éclairer juste »,
en appliquant la nouvelle norme de dimensionnement d'une installation d'éclairage NF EN 13201



Permettre à tous d'utiliser les caractéristiques réelles des revêtements pour optimiser les calculs d'éclairage

Faciliter les choix

Enjeux



Première phase (2008 – 2013)

Créer du lien,
apprendre les uns
des autres, partager
les vocabulaires
ainsi que de
l'essentiel des
techniques et
pratiques

Organiser et suivre
des démonstrateurs
sur site réel pour
montrer la
pertinence de la
démarche

Transmettre les
connaissances
acquises :
- journée technique
nationale
(28/11/2013) -
diffusion plaquette
d'information

Deuxième phase (2014 – 2025)

Valider et compléter une méthode de mesures photométriques adaptée au contexte urbain (angle d'observation de 1° conventionnel + un autre angle)

Echafauder une méthode de calcul d'optimisation prenant en compte les nouvelles données photométriques

Créer une bibliothèque des caractéristiques photométriques des revêtements routiers et urbains

Le GT aujourd'hui



Maîtres d'ouvrage
Maîtres d'œuvre



Eclairagistes
Structures de recherche



Filières techniques de production
et d'application des revêtements
routiers et urbains



Autres structures
intéressées



Photométrie des revêtements

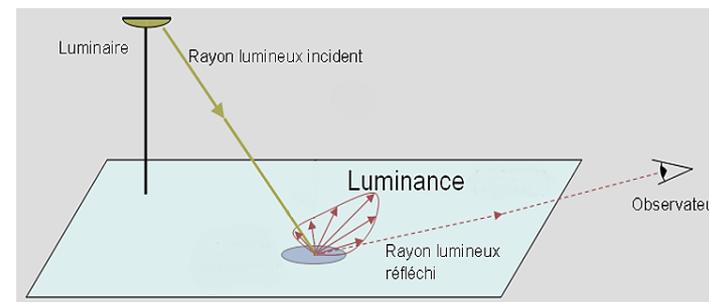
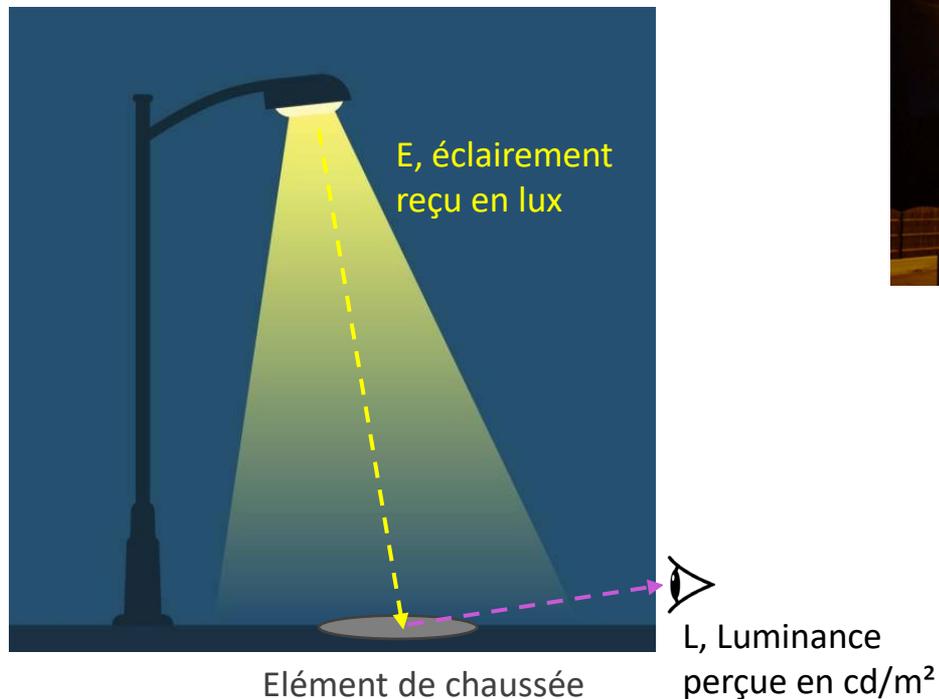
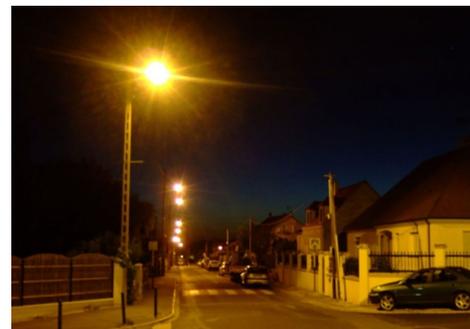
Dimensionnement d'un éclairage

02

- Qu'est ce que la photométrie des revêtements, Comment la mesure-t-on ?
- Comment est réalisé le dimensionnement des installations d'éclairage ?
- Les pratiques actuelles

Qu'est ce que la photométrie des revêtements ?

Exemple d'éclairage public



La photométrie d'un revêtement est la mesure de ses capacités de réflexion de la lumière

Qu'est ce que la photométrie des revêtements ?

Que mesure-t-on?

- Coefficient de luminance $q(\alpha, \beta, \gamma)$

$$q = \frac{L}{E}$$

Luminance perçue par l'observateur
Unité $\text{cd.m}^{-2}.\text{lx}^{-1}$
Éclairement émis

Comment ?

- Spécifications de la CIE
 - Un angle d'observation $\alpha=1^\circ$
un conducteur qui regarde à 90m
 - Définition du coefficient de luminance réduit
$$r(\beta, \gamma) = q(\beta, \gamma) \cos^3 \gamma$$
 - Combinaison d'angles d'éclairage
 - 20 angles d'azimut β
 - 29 angles d'incidence γ

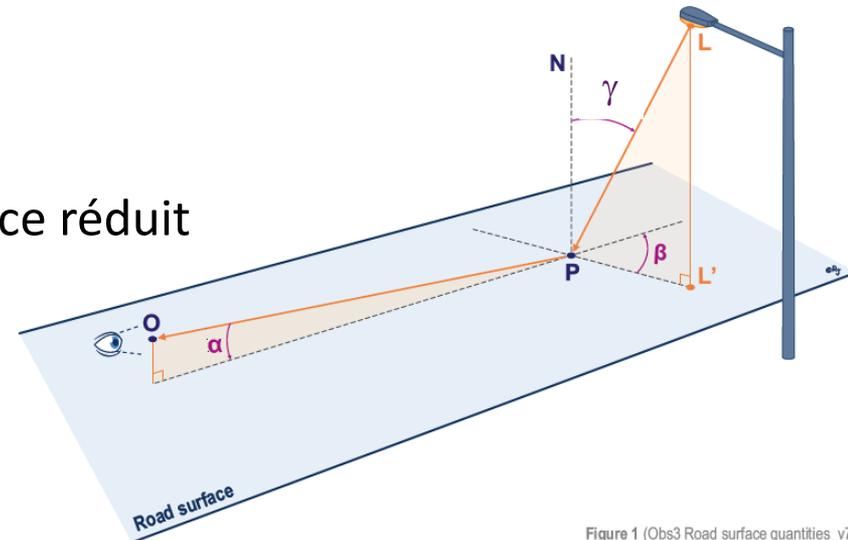


Figure 1 (Obs3 Road surface quantities_v7)

Qu'est ce que la photométrie des revêtements ?

Que mesure-t-on?

Table R

β	0	2	5	10	15	20	25	30	35	40	45	60	75	90	105	120	135	150	165	180	
0.00	140	142	140	142	140	140	140	142	140	140	140	140	138	140	140	140	140	140	140	140	140
0.25	234	232	232	231	231	224	210	204	195	186	180	152	133	118	106	99.2	94.0	90.6	85.5	87.2	
0.50	362	362	356	342	323	298	272	247	227	198	182	138	106	88.7	77.0	65.4	61.0	58.1	55.2	55.2	
0.75	536	532	514	477	416	364	312	262	219	181	155	101	73.2	59.3	51.2	45.3	41.9	39.5	38.4	37.2	
1.00	708	716	704	615	503	384	295	233	181	147	126	69.0	50.9	41.8	37.2	31.8	30.0	28.2	26.3	26.3	
1.25	838	858	812	659	508	359	236	174	135	101	75.9	46.8	34.7	29.8	26.2	22.7	21.3	20.6	19.8	19.8	
1.50	994	920	883	680	431	261	174	124	91.1	64.8	52.0	31.9	24.6	21.2	19.6	17.3	16.2	15.7	15.1	14.5	
1.75	986	999	858	586	389	199	134	89.9	65.3	44.7	37.6	22.8	17.9	15.7	14.3	13.0	12.1	12.1	11.6	11.2	
2.00	930	910	810	496	267	148	86.8	62.9	42.5	31.2	25.1	16.7	13.4	12.0	11.3	10.2	9.4	9.4	9.4	9.1	
2.50	756	736	626	337	145	72.2	46.4	30.8	23.3	18.3	15.3	10.3	8.5	7.8	7.3	6.8	6.3	6.3	6.3	6.3	
3.00	574	516	457	186	76.7	42.5	27.2	17.4	14.0	11.3	9.4	6.9	5.8	5.4	4.9	4.7	4.5	4.5	4.5	4.5	
3.50	439	396	321	114	45.2	26.2	15.6	11.7	9.0	7.5	6.6	4.9	4.3	3.8	3.6	3.4	3.3	3.3	3.4	3.4	
4.00	335	307	229	90.3	29.8	18.5	11.0	8.2	6.6	5.4	4.8	3.7	3.2	2.9	2.8	2.7	2.6	2.6	2.6	2.6	
4.50	260	248	205	56.8	20.9	13.1	7.8	5.9	5.0	4.3	3.7	2.8	2.5	2.3	2.2	2.1	2.1	2.0	2.1	2.1	
5.00	204	186	143	35.0	14.2	8.2	5.7	4.4	3.7	3.2	2.9	2.2	2.0	1.8	1.7	1.7	1.6	1.6	1.7	1.7	
5.50	161	147	106	27.6	10.2	6.2	4.4	3.4	2.9	2.6											
6.00	132																				
6.50	109																				
7.00	93.9																				
7.50	79.7																				
8.00	69.4																				
8.50	61.7																				
9.00	55.3																				
9.50	49.3																				
10.00	44.9																				
10.50	41.7																				
11.00	38.0																				
11.50	36.0																				
12.00	32.4																				

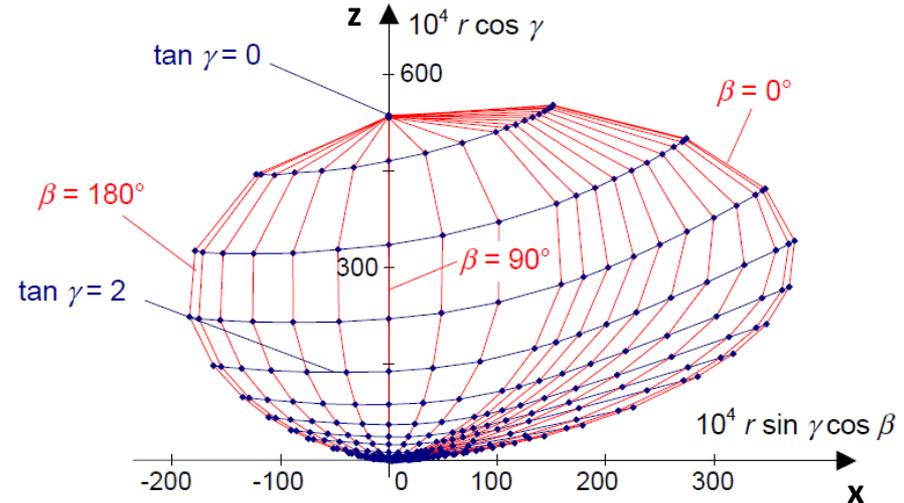
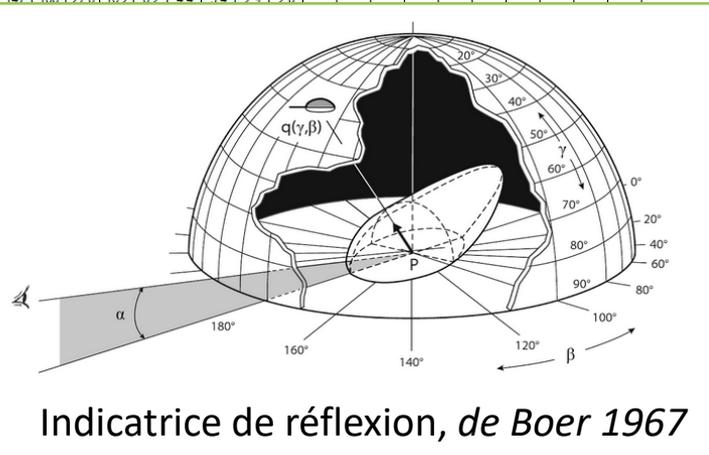
Indicatrice de réflexion = projection en 2d

$$x = 10^4 r \sin \gamma \cos \beta$$

$$y = 10^4 r \sin \gamma \sin \beta$$

$$z = 10^4 r \cos \gamma$$

axe de la route
axe transversal
axe vertical



Qu'est ce que la photométrie des revêtements ?



Que mesure-t-on?

Table R



tanγ \ β	β																			
	0	2	5	10	15	20	25	30	35	40	45	60	75	90	105	120	135	150	165	180
0.00	140	142	140	142	140	140	140	142	140	140	140	140	138	140	140	140	140	140	140	140
0.25	234	232	232	231	231	224	210	204	195	186	180	152	133	118	106	99.2	94.0	90.6	85.5	87.2
0.50	362	362	356	342	323	298	272	247	227	198	182	138	106	88.7	77.0	65.4	61.0	58.1	55.2	55.2
0.75	536	532	514	477	416	364	312	262	219	181	155	101	73.2	59.3	51.2	45.3	41.9	39.5	38.4	37.2
1.00	708	716	704	615	503	384	295	233	181	147	126	69.0	50.9	41.8	37.2	31.8	30.0	28.2	26.3	26.3
1.25	838	858	812	659	508	359	236	174	135	101	75.9	46.8	34.7	29.8	26.2	22.7	21.3	20.6	19.8	19.8
1.50	994	920	883	680	431	261	174	124	91.1	64.8	52.0	31.9	24.6	21.2	19.6	17.3	16.2	15.7	15.1	14.5
1.75	986	999	858	586	389	199	134	89.9	65.3	44.7	37.6	22.8	17.9	15.7	14.3	13.0	12.1	12.1	11.6	11.2
2.00	930	910	810	496	267	148	86.8	62.9	42.5	31.2	25.1	16.7	13.4	12.0	11.3	10.2	9.4	9.4	9.4	9.1
2.50	756	756	626	337	145	72.2	46.4	30.8	23.3	18.3	15.3	10.3	8.5	7.8	7.3	6.8	6.3	6.3	6.3	6.3
3.00	574	516	457	186	76.7	42.5	27.2	17.4	14.0	11.3	9.4	6.9	5.8	5.4	4.9	4.7	4.5	4.5	4.5	4.5
3.50	439	396	321	114	45.2	26.2	15.6	11.7	9.0	7.5	6.6	4.9	4.3	3.8	3.6	3.4	3.3	3.3	3.4	3.4
4.00	335	307	229	90.3	29.8	18.5	11.0	8.2	6.6	5.4	4.8	3.7	3.2	2.9	2.8	2.7	2.6	2.6	2.6	2.6
4.50	260	248	205	56.8	20.9	13.1	7.8	5.9	5.0	4.3	3.7	2.8	2.5	2.3	2.2	2.1	2.1	2.0	2.1	2.1
5.00	204	186	143	35.0	14.2	8.2	5.7	4.4	3.7	3.2	2.9	2.2	2.0	1.8	1.7	1.7	1.6	1.6	1.7	1.7
5.50	161	147	106	27.6	10.2	6.2	4.4	3.4	2.9	2.6										
6.00	132	120	102	28.1	8.4	5.1	3.5	2.9	2.5											
6.50	109	104	75.5	16.2	6.6	3.7	2.7	2.2												
7.00	93.9	89.4	47.0	12.2	5.6	3.0	2.3	1.9												
7.50	79.7	77.2	44.4	10.8	4.6	2.6	1.9													
8.00	69.6	68.3	42.3	8.6	3.9	2.1	1.6													
8.50	61.1	60.2	32.0	8.7	3.3	2.2	1.5													
9.00	55.3	55.0	27.5	6.1	2.9	1.8														
9.50	49.3	49.9	28.8	5.2	2.5	1.3														
10.00	44.9	45.7	27.4	4.4	2.2	1.2														
10.50	41.1	41.9	20.3	5.7	2.0	1.2														
11.00	38.0	38.8	22.8	3.9	1.7	0.9														
11.50	36.0	36.5	18.7	3.4	1.6															
12.00	32.4	34.2	17	4.5	1.4															

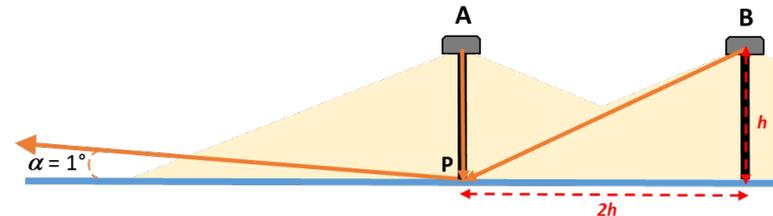
Deux indicateurs ont été définis à partir de la table-r

- Coefficient de luminance moyen Q_0
appelé coefficient de clarté

$$Q_0 = \frac{1}{\Omega_0} \int q \, d\Omega$$

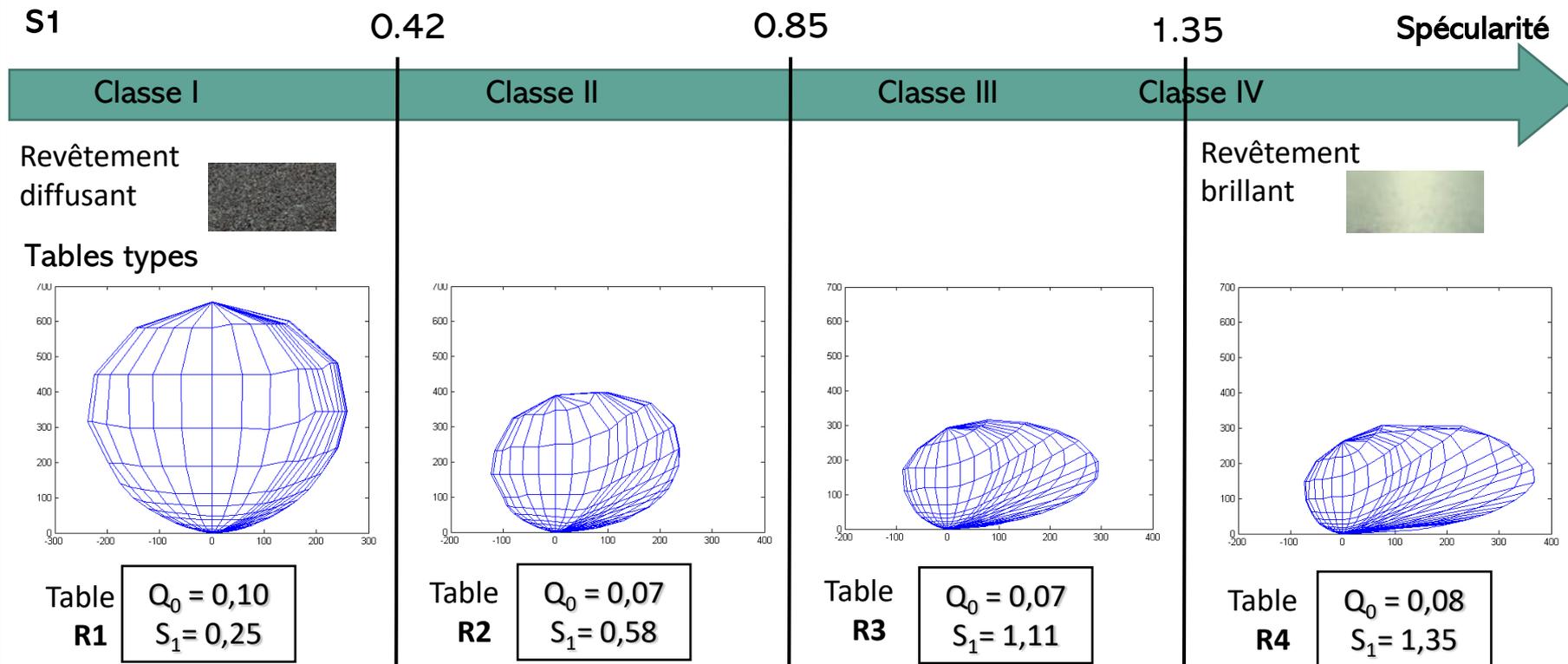
- Coefficient de spécularité S_1
ou brillance

$$S_1 = \frac{q(\beta=0, \tan\gamma=2)}{q(\beta=0, \tan\gamma=0)}$$



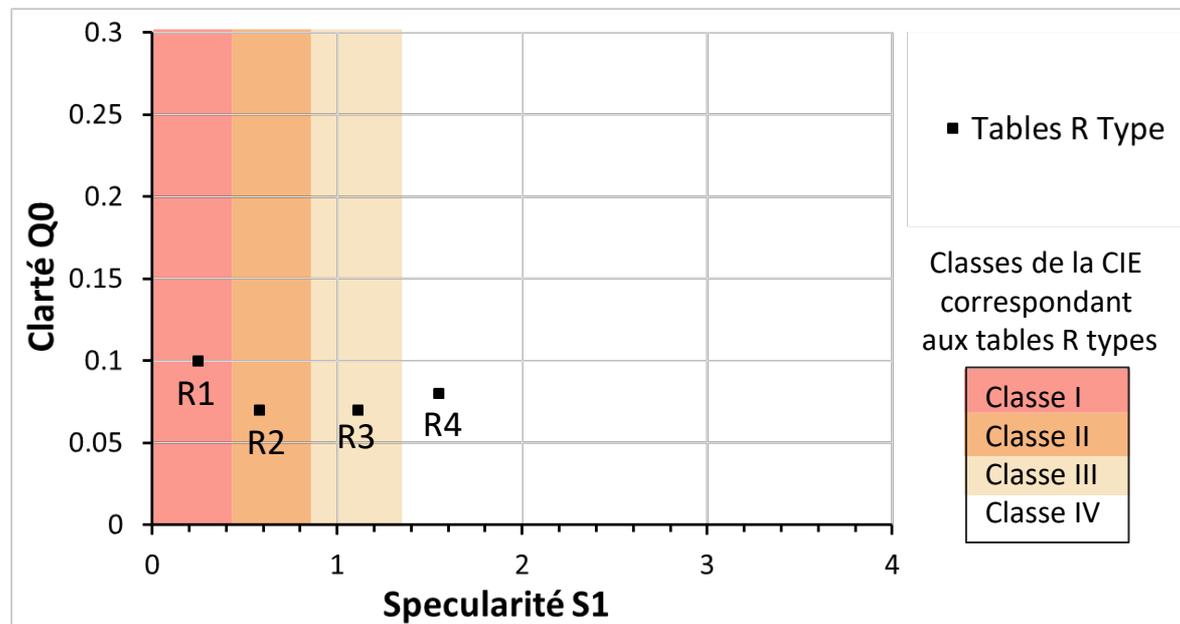
Qu'est ce que la photométrie des revêtements ?

- Les **classes** de la CIE sont définies selon la spécularité S_1 (brillance)
Ce qui permet d'affecter les **tables types R1 à R4**



Qu'est ce que la photométrie des revêtements ?

- Les **classes** de la CIE sont définies selon la spécularité S1 (brillance)
Ce qui permet d'affecter les **tables types R1 à R4**

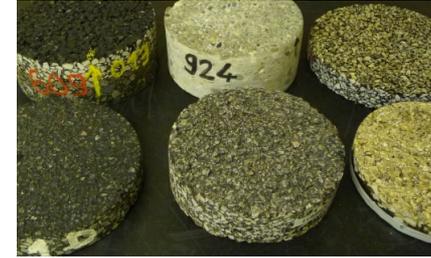


Comment caractériser un revêtement ?

- Avec des prélèvements puis une mesure en laboratoire avec un gonioreflectomètre



=> Mesures réalisées de préférence,
lorsque le revêtement est stabilisé

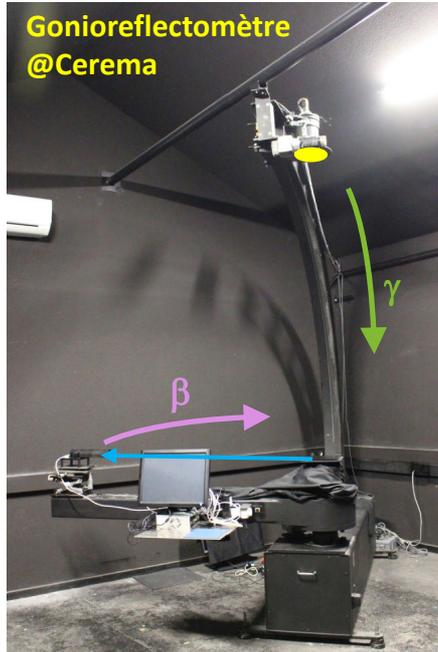


- Sur site avec COLUROUTE
27 sources lumineuses et mesure à 1°



Comment caractériser un revêtement ?

- Comment fonctionne un gonioreflectomètre ?



1. Positionnement précis de l'échantillon
 2. Eclairage selon différents angles γ et β
 3. Mesure de la quantité de lumière réfléchie selon un angle d'observation α à 1° conventionnellement
- => Mesures de table- r , Q0 et S1**

Photométrie des revêtements

Dimensionnement d'un éclairage

02

- Qu'est ce que la photométrie des revêtements, Comment la mesure-t-on ?
- **Comment est réalisé le dimensionnement des installations d'éclairage ?**
- Les pratiques actuelles

Comment dimensionner une installation d'éclairage ?



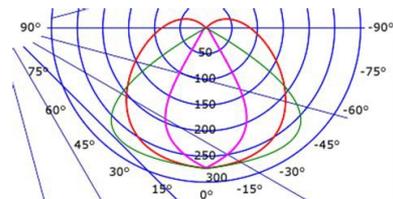
- Le dimensionnement des installations d'éclairage dépend des

- Paramètres spécifiques au site
(type de route, géométrie, usage...)

✓ **Connu**



- Caractéristiques photométriques de la source lumineuse



✓ **Connu, de nombreuses innovations technologiques (LED, possibilités d'ajustement...)**

- Caractéristiques photométriques de la route

↓ **Généralement inconnues
car non mesurées**



Comment dimensionner une installation d'éclairage ?



- **Exigences de performance** en éclairage routier
 - basées sur l'**éclairement** en ville,
 - sur la **luminance** pour les conducteurs.**Nos yeux perçoivent la luminance**
- **Si on ne considère pas la luminance, on ne considère pas les capacités de réflexion de lumière des revêtements et ce que perçoivent les usagers**
- **Choix du groupe Revêtements et Lumière : Travailler en luminance**

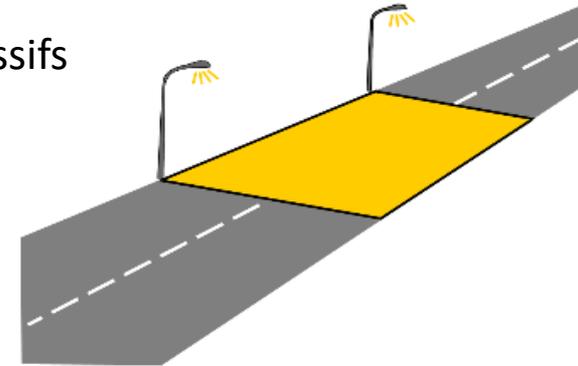


Comment dimensionner une installation d'éclairage ?

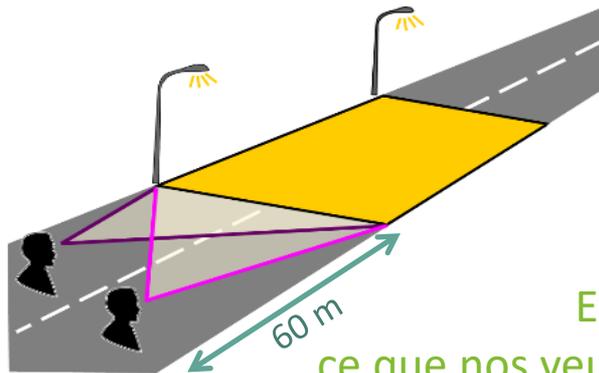


• Méthode conventionnelle

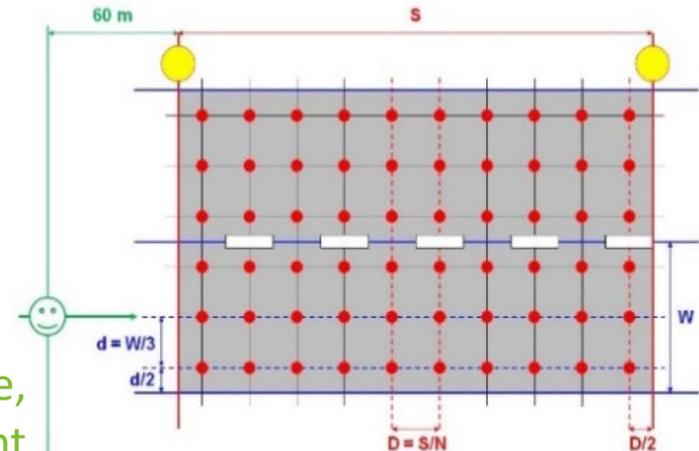
1. Définition d'une zone de calcul entre deux luminaires successifs sur la largeur de la chaussée
2. Définition d'un maillage de calcul et de mesure avec
 - Transversalement 3 points par voie de circulation
 - Longitudinalement au minimum 10 points
 - Positionnement à 60m avant le 1^{er} luminaire



Possibilité de caractérisation de l'éclairement émis
=> calcul de moyennes, uniformités...



En luminance,
ce que nos yeux perçoivent



Comment dimensionner une installation d'éclairage ?



• Méthode conventionnelle

3. Calcul/mesure d'indicateurs de qualité d'une installation d'éclairage

Les critères standards de qualité en luminance

– **Luminance moyenne L_{moy}**

– **Uniformité globale de la luminance U_0 ,**

rapport entre la luminance minimale et la luminance moyenne

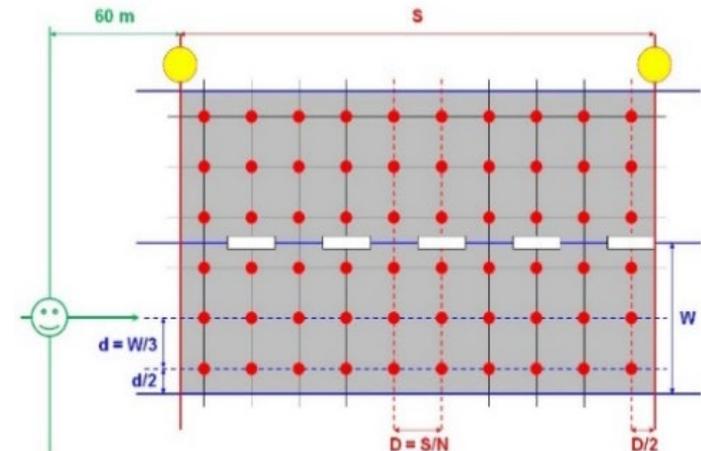
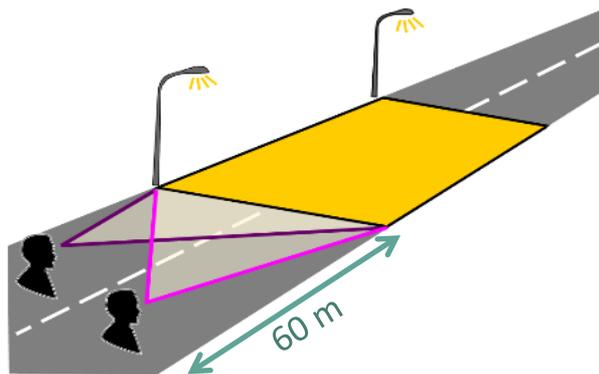
$$U_0 = L_{\min} / L_{moy}$$

– **Uniformité longitudinale de la luminance U_l ,**

rapport entre la luminance minimale et la luminance maximale

$$U_l = L_{\min} / L_{\max}$$

le long de l'axe de chaque voie de circulation



Comment dimensionner une installation d'éclairage ?



- **Les pratiques actuelles**

Utilisation de logiciels d'éclairages (DIALux, RELUX,...)

Pour considérer le revêtement, utilisation des tables- r de la CIE

et en France, en général

- la table R3 pour les revêtements bitumineux
- la table R1 pour des revêtements dits « clair » et diffusants

Il est possible d'indiquer un autre Q_0 afin de mettre à l'échelle la table type, mais cela suppose de disposer d'une mesure !

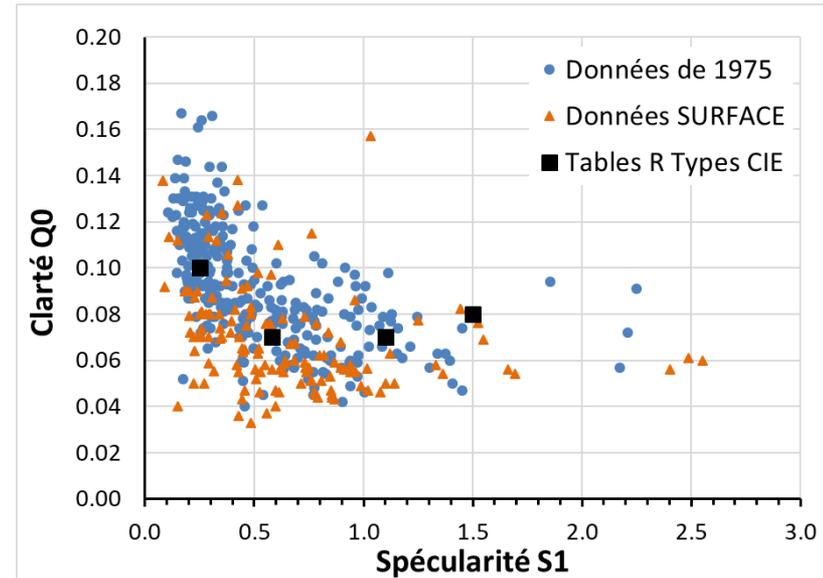
Mais est ce que cette table est représentative des revêtements urbains actuels ?

- **Que dit la littérature ?**

- Les tables types de la CIE ne sont plus représentatives des revêtements actuels



Base de donnée collectée dans le projet Européen EMPIR SURFACE (2019)



- **Le démarche du groupe Revêtements et Lumière**

- Caractériser la photométrie d'un panel de revêtements urbains
- Étudier l'impact de leur utilisation sur le dimensionnement d'installations d'éclairage

1

Introduction, enjeux de l'éclairage public aujourd'hui

- Sophie Banette (AITF/Montpellier Métropole)

2

Photométrie des revêtements, pratiques actuelles des calculs d'éclairage

- Valérie Muzet (Cerema, ENDSUM Strasbourg)

3

Une bibliothèque de revêtements urbains caractérisée

- Jérôme Dherbecourt (Routes de France) et Cédric Le Gouil (France Ciment)

4

Les apports d'un dimensionnement d'éclairage qui prend en compte le revêtement

- Valérie Muzet (Cerema, ENDSUM Strasbourg)

5

Les livrables du groupe

- Sophie Banette (AITF/Montpellier Métropole)

6

Perspectives, éclairage de demain

- Laure Lebouc et Florian Greffier (Cerema, EL Angers)

Une bibliothèque de revêtements urbains caractérisée

03

- Enrobés bitumineux
- Asphaltes
- Bétons de ciment coulés
- Bétons de ciment préfabriqués
- Pierres naturelles

Choix des matériaux

Une démarche originale

Disposer d'une bibliothèque de revêtements avec un large choix de matériaux destinés essentiellement à l'urbain

Disposer des caractéristiques photométriques pour pouvoir optimiser les calculs de dimensionnement de l'éclairage.

Travail collaboratif pour définir le choix des revêtements

Confection des échantillons (par paire) : 1 en conservatoire / 1 pour les mesures

Mesures photométriques et de couleur ($L^*a^*b^*$) à t_0 ⇒ **Etat neuf**

Vieillessement en extérieur de ces échantillons au CEREMA de Clermont Ferrand

Mesures photométriques et de couleur ($L^*a^*b^*$) à $t_{30\text{mois}}$ ⇒ **Etat stabilisé**

Présentation des résultats photométriques (graphique couple Q_0/S_1)



Choix des échantillons Enrobés et Asphaltes

Composants

Granulats foncés / clairs :



Bitume pur / liant de synthèse :

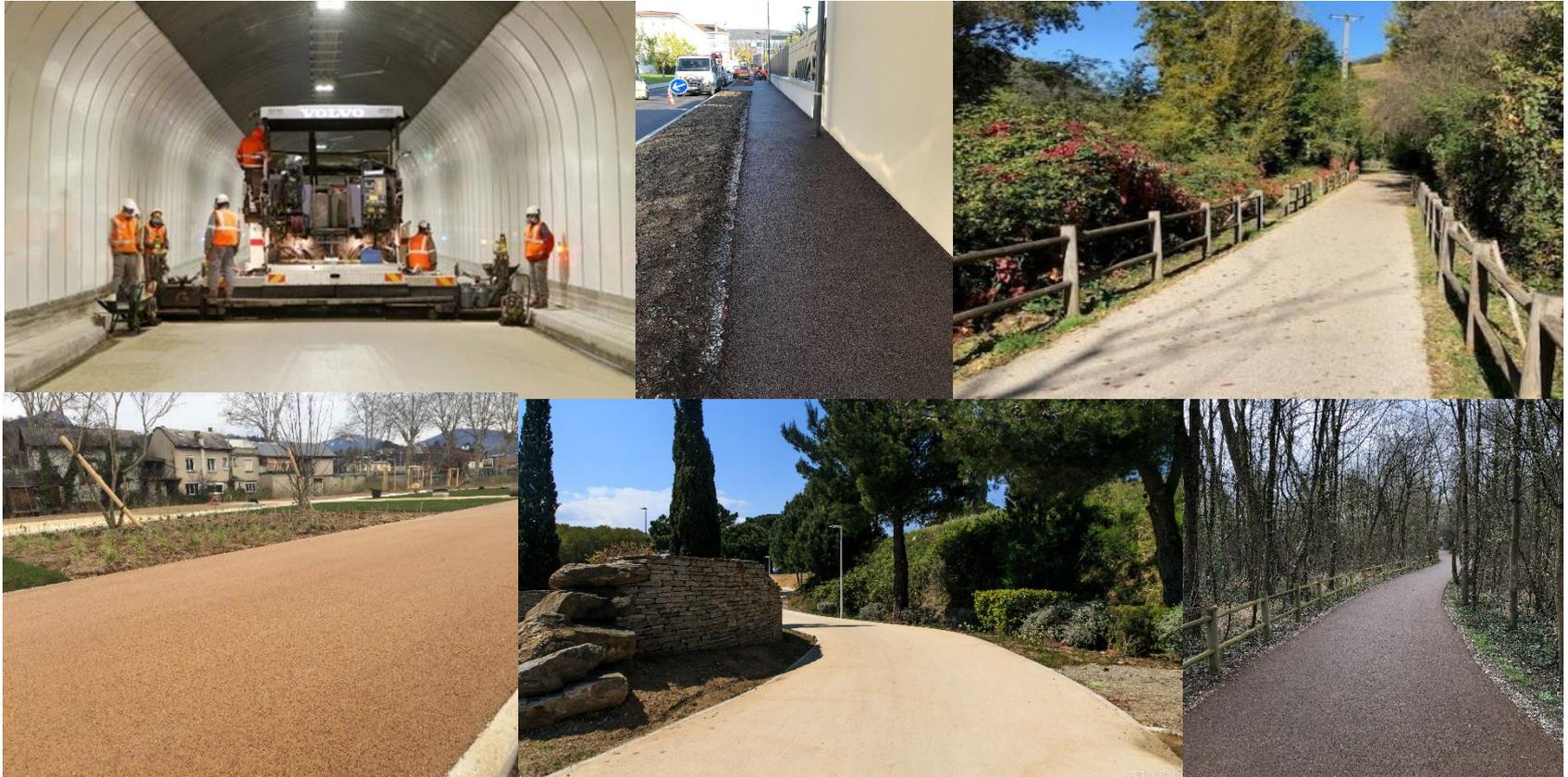


Pigment blanc :





Échantillons Enrobés



Caractérisation de revêtements routiers et urbains pour une optimisation de l'éclairage

Jérôme Dherbécourt (Routes de France)
Cédric Le Gouil (France Ciment)

Échantillons Enrobés

	1	2	3	4	5	6
Neuf						
	Granulats Foncés Bitume pur (brut)	Granulats clairs Bitume pur (grenailé)	Granulats clairs Bitume pur (brut)	Granulats clairs Bitume pur Perméable (grenailé)	Granulats clairs 0/6 Bitume pur Perméable (brut)	Granulats clairs 0/6 Bitume pur Perméable (grenailé)
Stabilisé						



Échantillons Enrobés

7

9

10

11

12

Neuf



Granulats clairs
Bitume pur
Perméable
(brut)

Granulats clairs 0/6
Liant de synthèse
Perméable
(brut)

Granulats clairs
Liant de synthèse
Perméable
(brut)

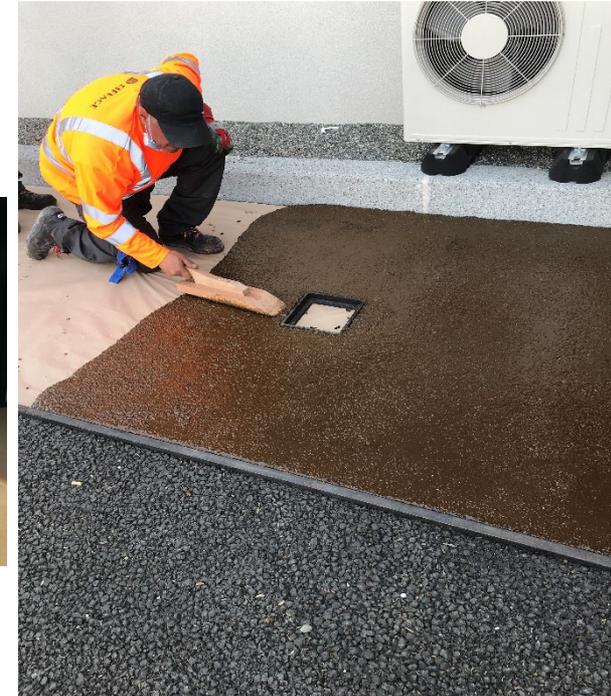
Granulats clairs
Liant de synthèse
Pigment blanc
(brut)

Granulats clairs
Liant de synthèse
Pigment blanc
Perméable (brut)

Stabilisé



Échantillons Asphaltes



Caractérisation de revêtements routiers et urbains pour une optimisation de l'éclairage

Jérôme Dherbécourt (Routes de France)
Cédric Le Gouil (France Ciment)

Échantillons Asphaltes

1

2

3

4

5

6

Neuf



Granulats clairs
Bitume pur
(brut)

Granulats clairs
Bitume pur
(grenailé)

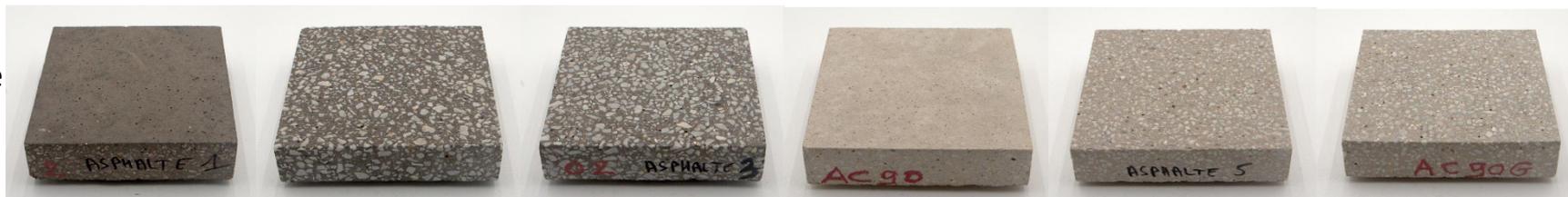
Granulats clairs
Bitume pur
(poncé)

Granulats clairs
Liant de synthèse
Pigment blanc
(brut)

Granulats clairs
Liant de synthèse
Pigment blanc
(grenailé)

Granulats clairs
Liant de synthèse
Pigment blanc
(poncé)

Stabilisé



Échantillons Bétons

Luminance, Clarté, Spécularité, Brillance... et la couleur « visuelle »...



Échantillons Bétons

Luminance, Clarté, Spécularité, Brillance... et la couleur « visuelle »...

Aspect visuel béton =

- **Couleur des matériaux**: éléments fins sable, ciment, pigments



Échantillons Bétons

Luminance, Clarté, Spécularité, Brillance... et la couleur « visuelle »...

Aspect visuel béton =

- **Couleur des matériaux** : éléments fins sable, ciment, pigments
- **Texture de surface** : brute ou traitements physiques / chimiques / mécaniques



Échantillons Bétons coulés

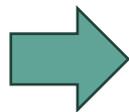
Échantillons Bétons coulés

Luminance, Clarté, Spécularité, Brillance... et la couleur « visuelle »...

Aspect visuel béton =

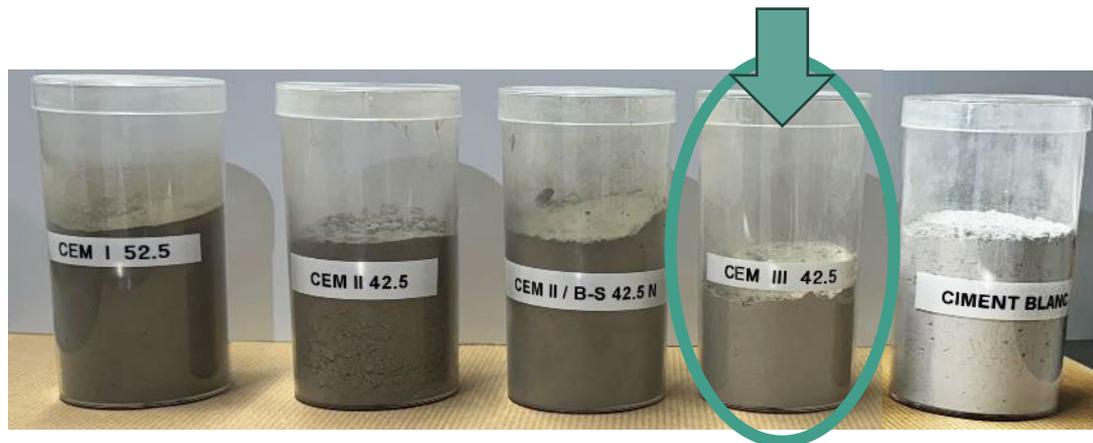
- **Couleur des matériaux**: éléments fins sable, ciment, pigments

➔ Pas de pigment



**Granulats
clairs ou foncés**

**Ciment CEM III/A « couleur claire intermédiaire »,
souvent utilisé en aménagement urbain**

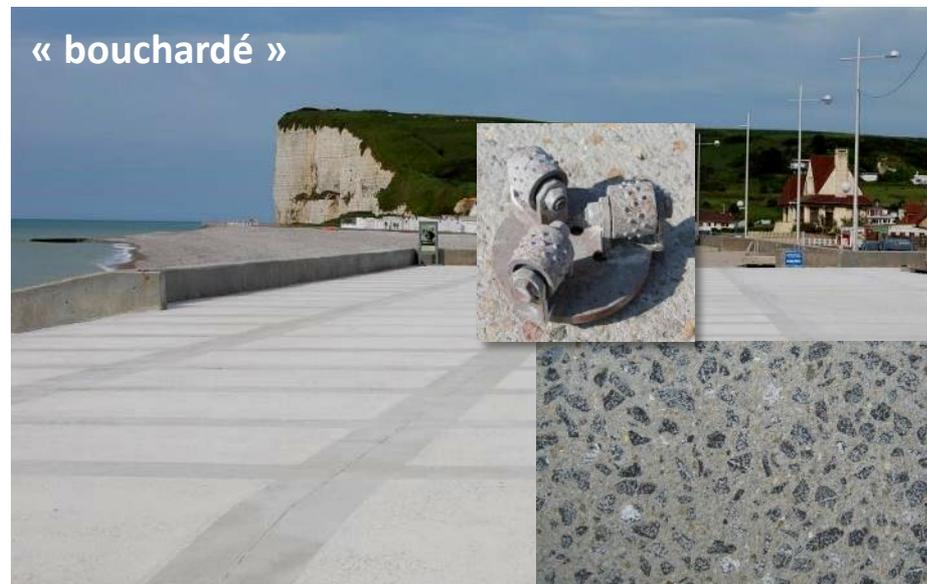


Échantillons Bétons coulés

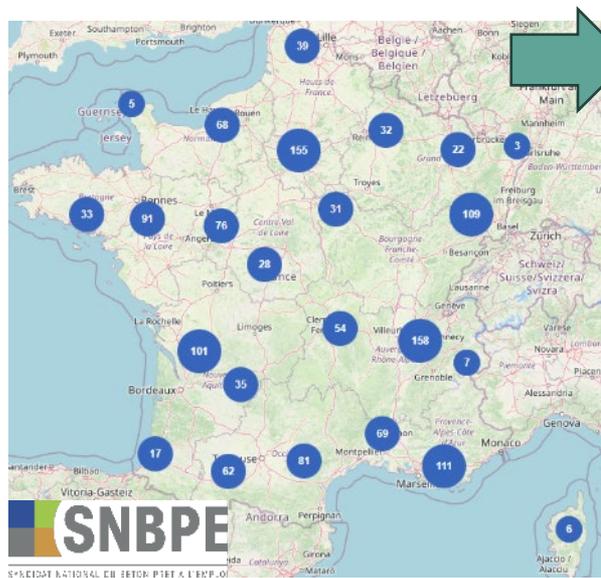
Luminance, Clarté, Spécularité, Brillance... et la couleur « visuelle »...

Aspect visuel béton =

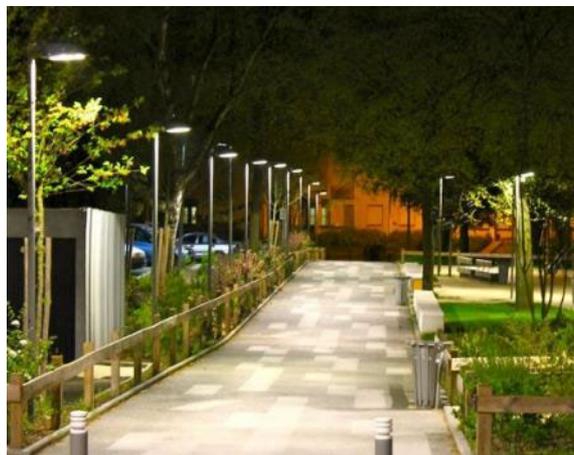
- Couleur des matériaux : éléments fins sable, ciment, pigments
- **Texture de surface** : brute ou traitements physiques / chimiques / mécaniques



Échantillons Bétons coulés



10 Bétons coulés représentatifs



Jérôme Dherbécourt (Routes de France)
Cédric Le Gouil (France Ciment)

Caractérisation de revêtements routiers et urbains pour une optimisation de l'éclairage

Échantillons Bétons coulés



Granulats clairs
(balayé)

Granulats clairs
(lissé)

Granulats foncés
(désactivé)

Granulats clairs
(désactivé)

Granulats foncés
(bouchardé)

Granulats clairs
(bouchardé)



Granulats clairs
(poncé)

Granulats foncés
(sablé)

Granulats clairs
(sablé)

Granulats clairs
(perméable)

Échantillons Bétons coulés



Granulats clairs
(balayé)

Granulats clairs
(lissé)

Granulats foncés
(désactivé)

Granulats clairs
(désactivé)

Granulats foncés
(bouchardé)

Granulats clairs
(bouchardé)

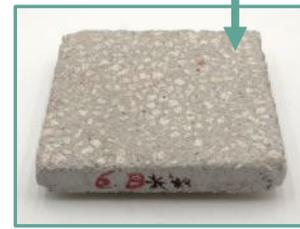


Granulats clairs
(poncé)

Granulats foncés
(sablé)

Granulats clairs
(sablé)

Granulats clairs
(perméable)

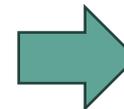


Granulats clairs
(bouchardé)
T30 stabilisé



Granulats clairs
(poncé)
T30 stabilisé

Échantillons Bétons préfabriqués



**7 Pavés français
représentatifs**





Échantillons Bétons préfabriqués

1



Béton gris
(brut)

2



Béton gris
(lavé)

3



Béton gris
(grenailé)

4



Béton gris
(vieilli)

Etat
Neuf

5



Béton gris
(poreux)

6



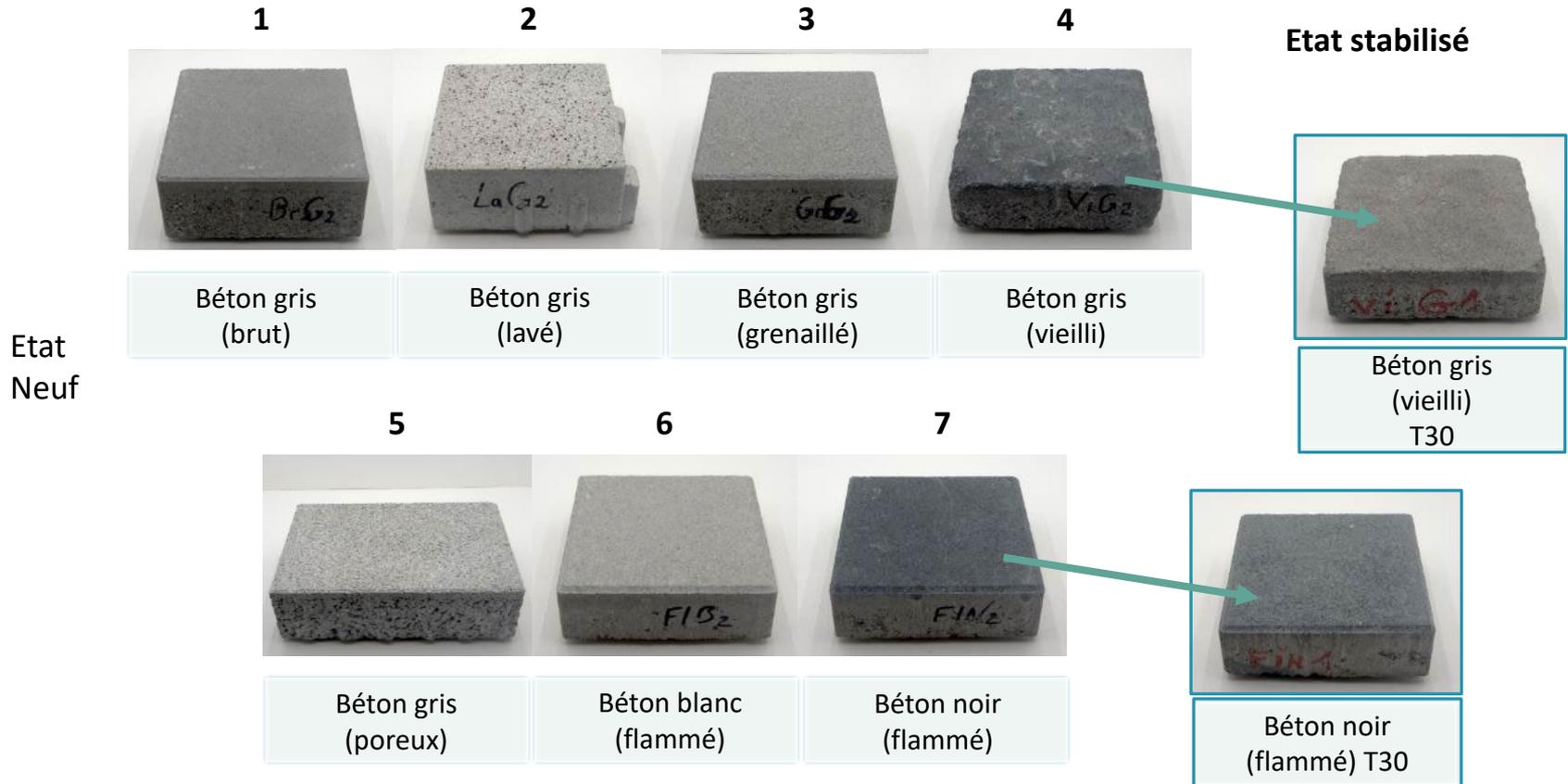
Béton blanc
(flammé)

7

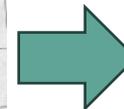


Béton noir
(flammé)

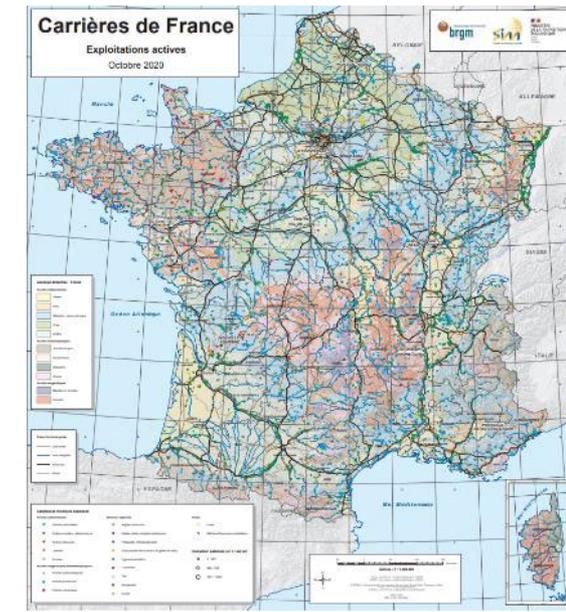
Échantillons Bétons préfabriqués



Échantillons Pierres naturelles



**4 Pierres françaises
représentatives**



Caractérisation de revêtements routiers et urbains pour une optimisation de l'éclairage

Jérôme Dherbécourt (Routes de France)
Cédric Le Gouil (France Ciment)

Échantillons Pierres naturelles

1

2

3

4



Calcaire Comblanchien
(flammé)

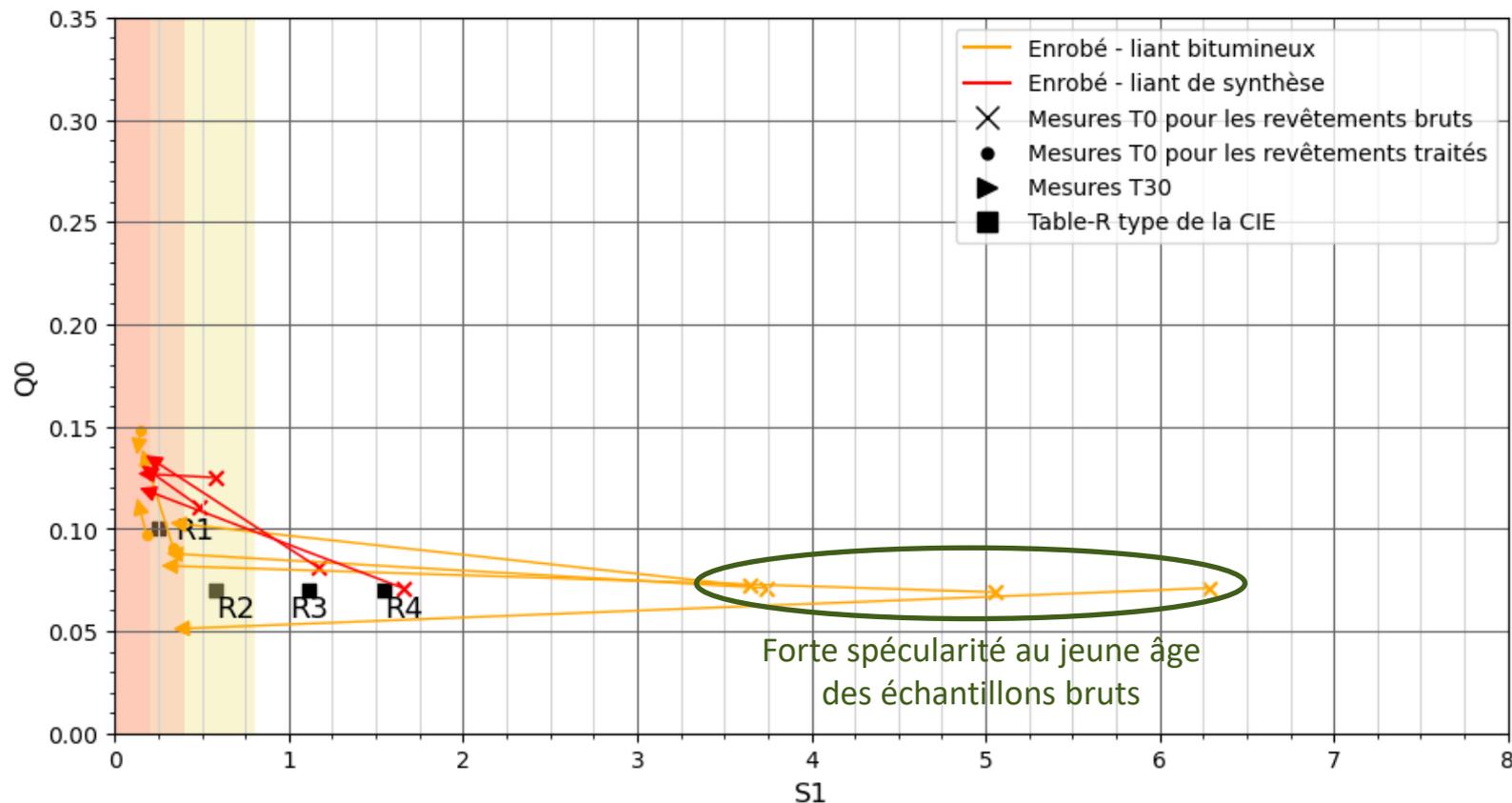
Granite bleu des Vosges
(flammé)

Granite gris Louvigné
(flammé)

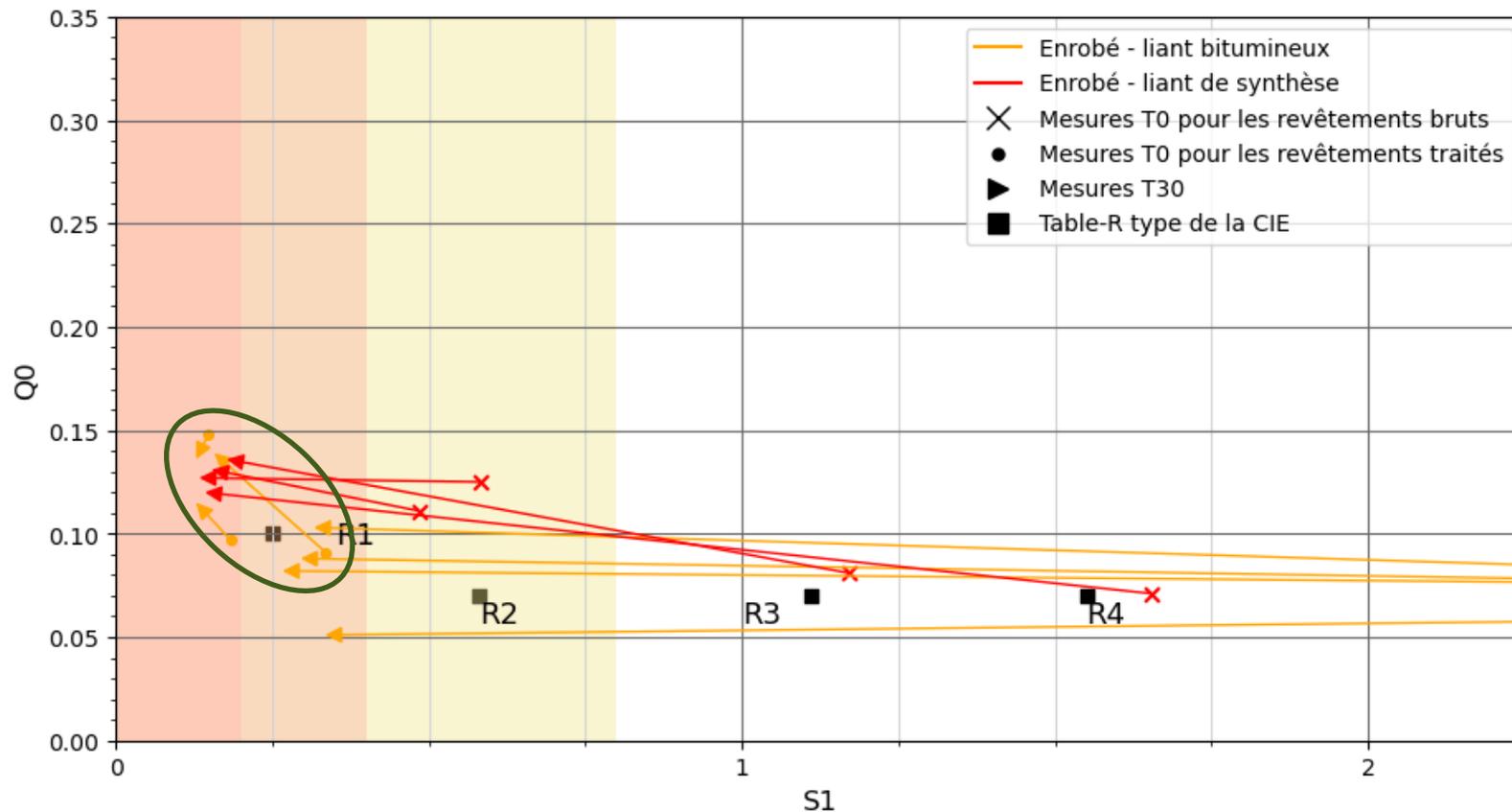
Granite du Tarn
(flammé)

Etat neuf ⇔ Etat stabilisé

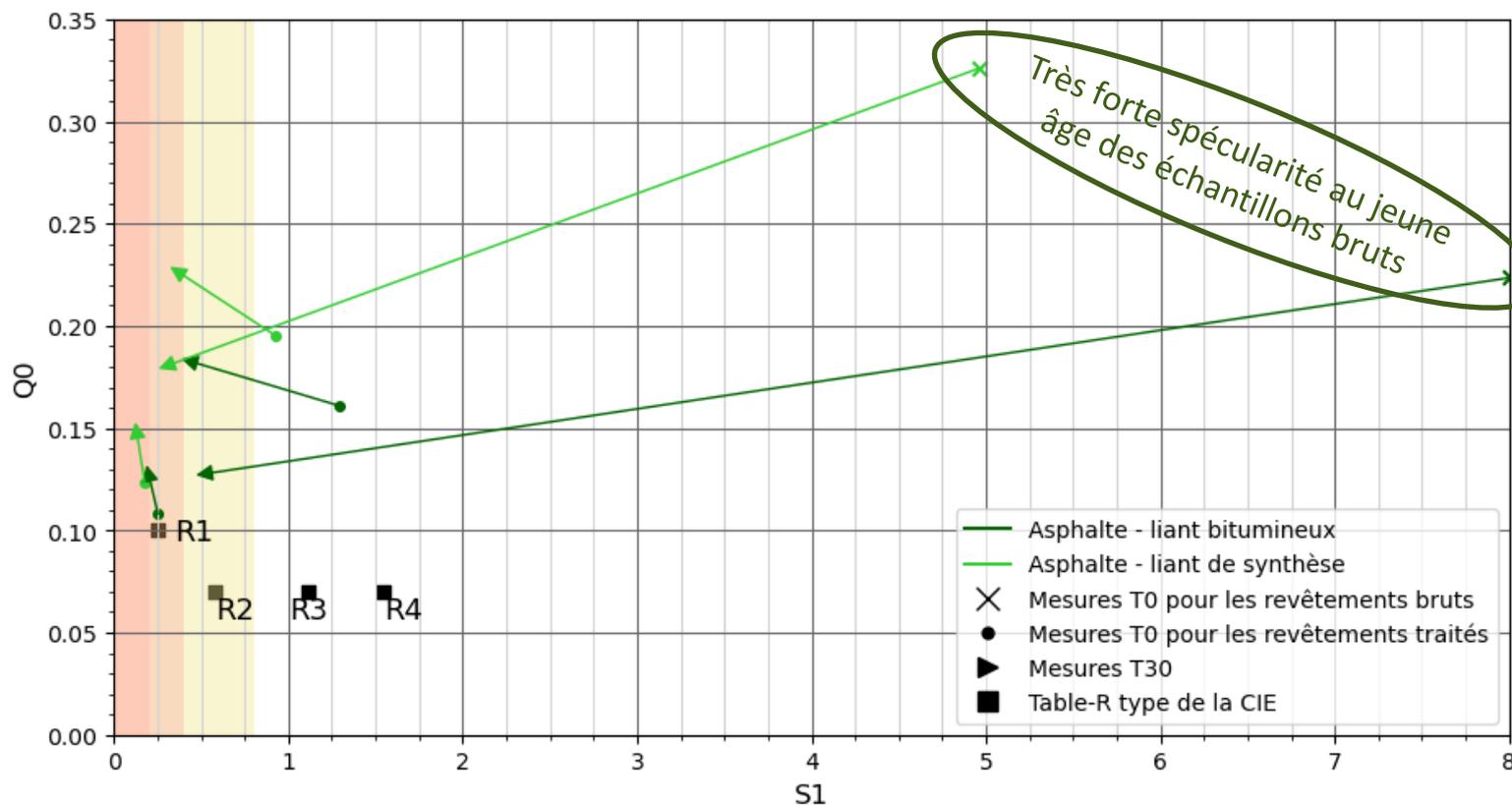
Graphique photométrique échantillons Enrobés



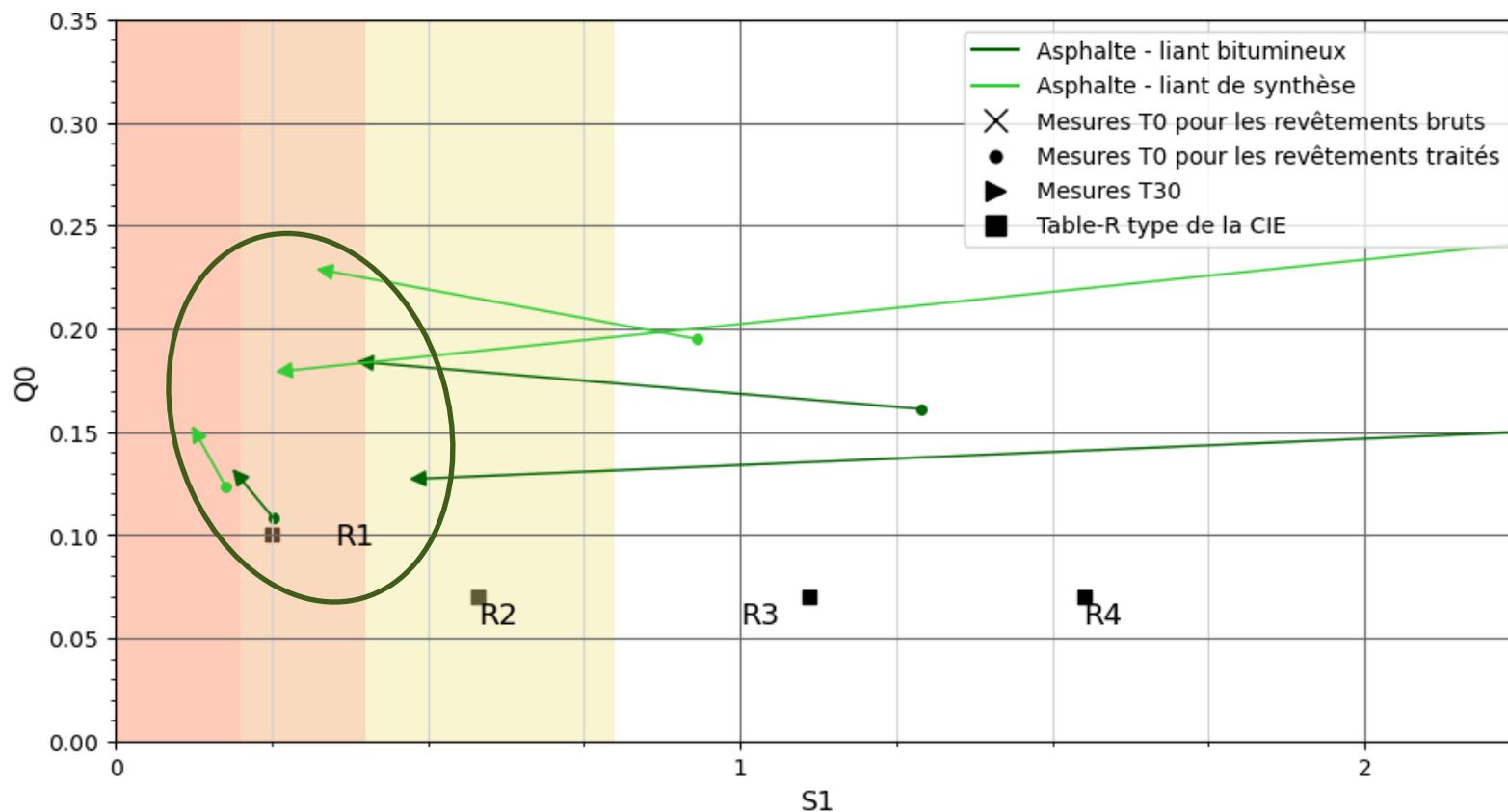
Graphique photométrique échantillons Enrobés



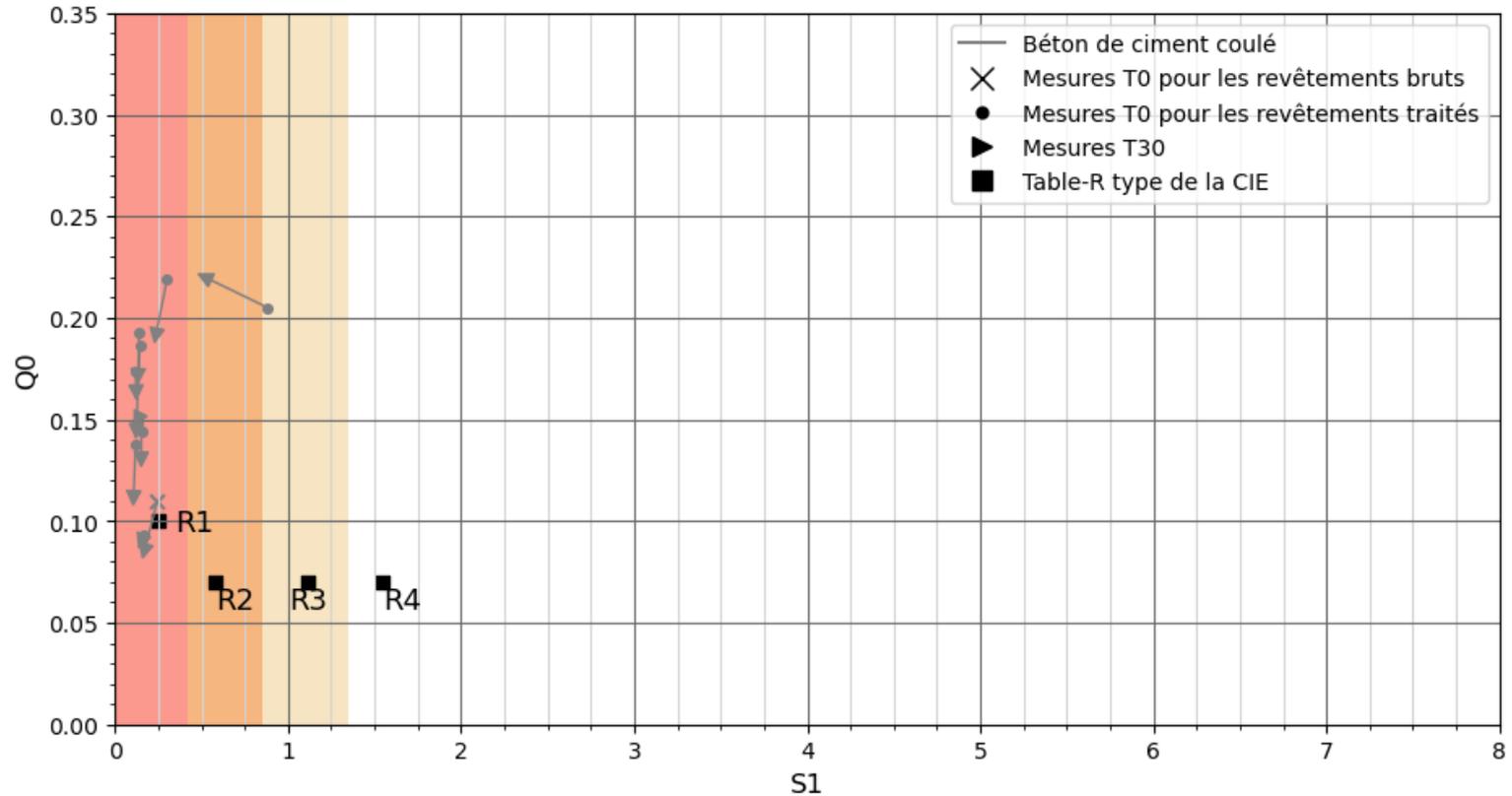
Graphique photométrique échantillons Asphaltes



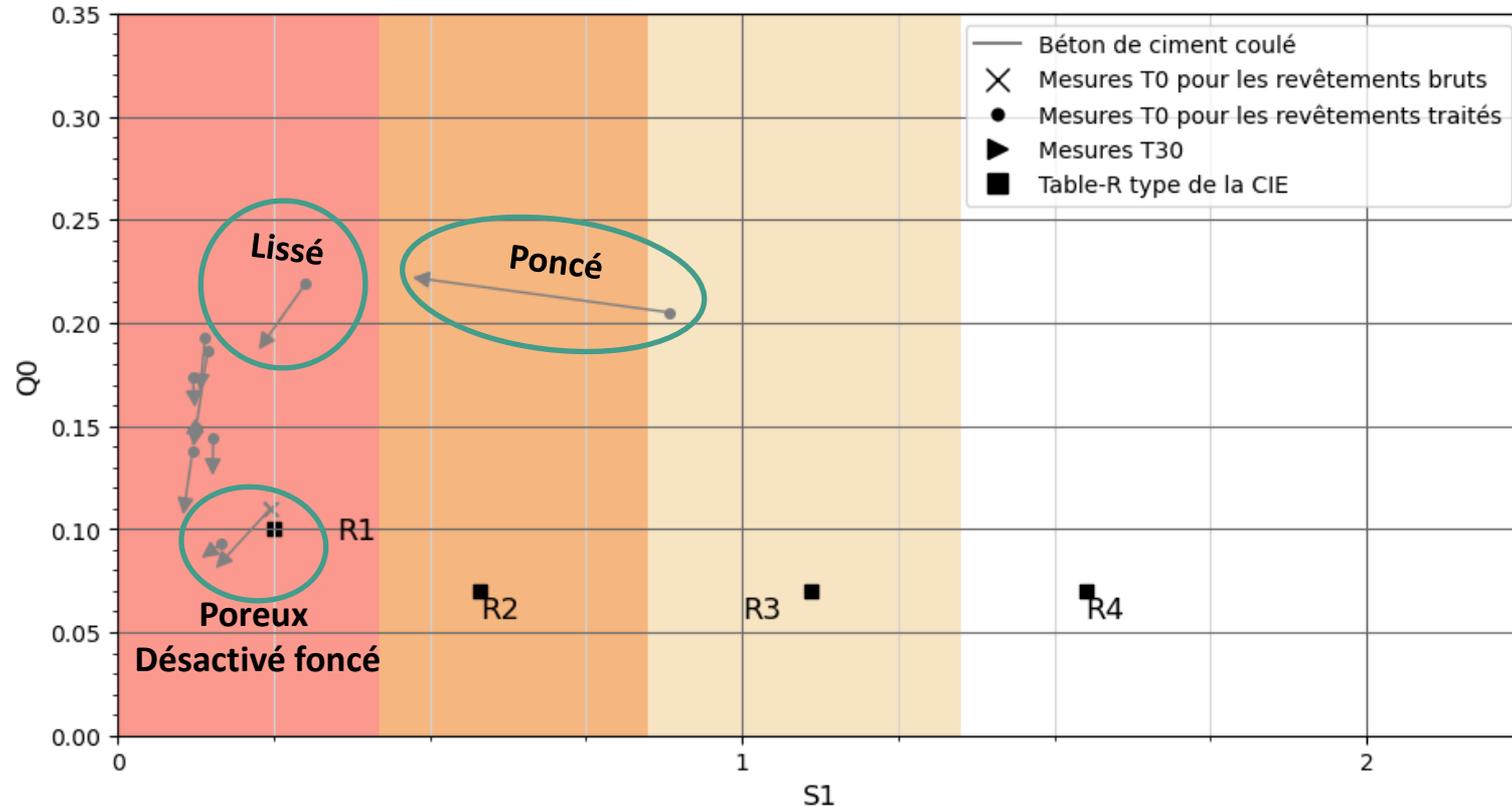
Graphique photométrique échantillons Asphaltes



Graphique photométrique Bétons coulés

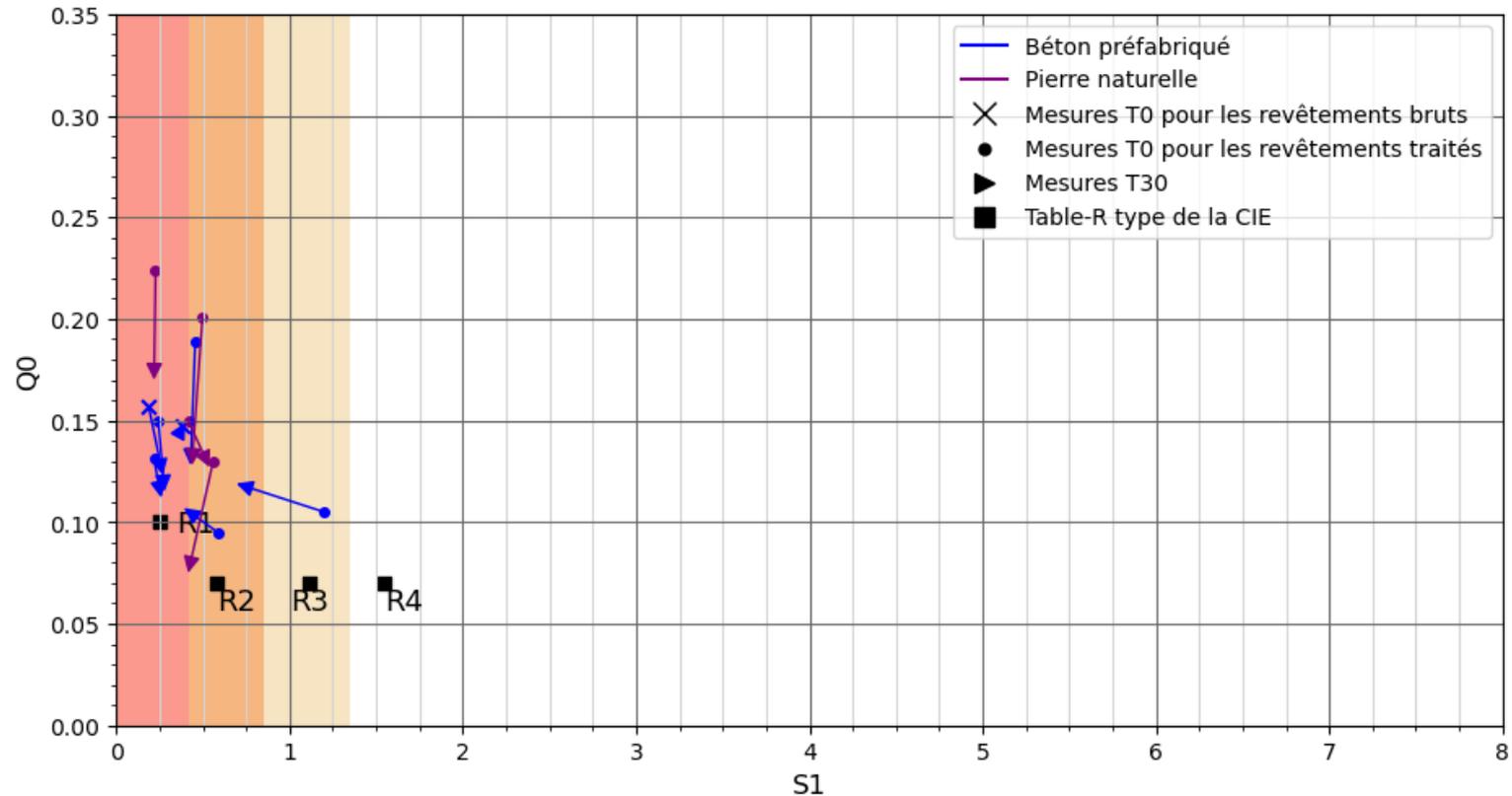


Graphique photométrique Bétons coulés

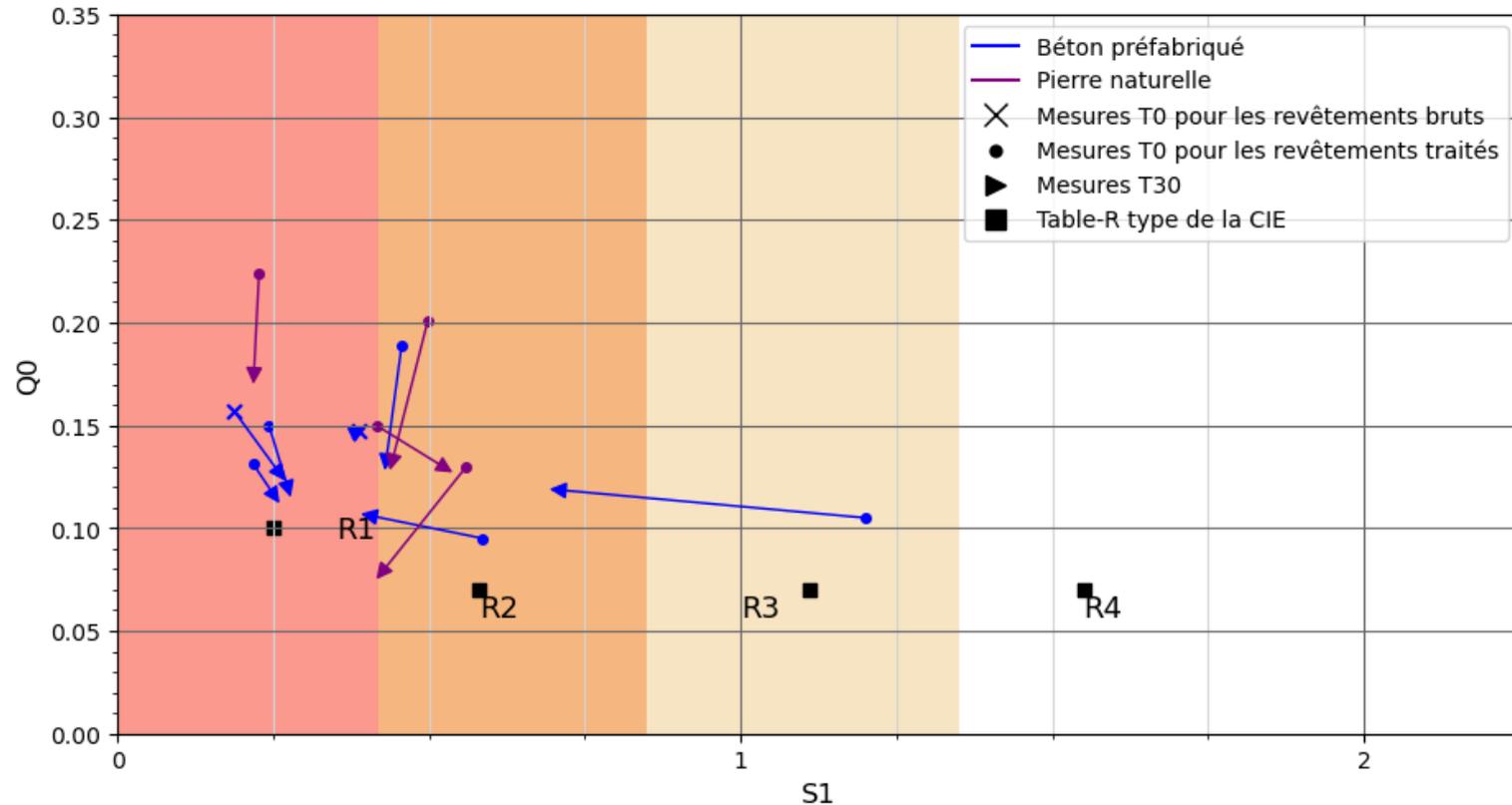


Graphique photométrique

Bétons préfabriqués & Pierres naturelles

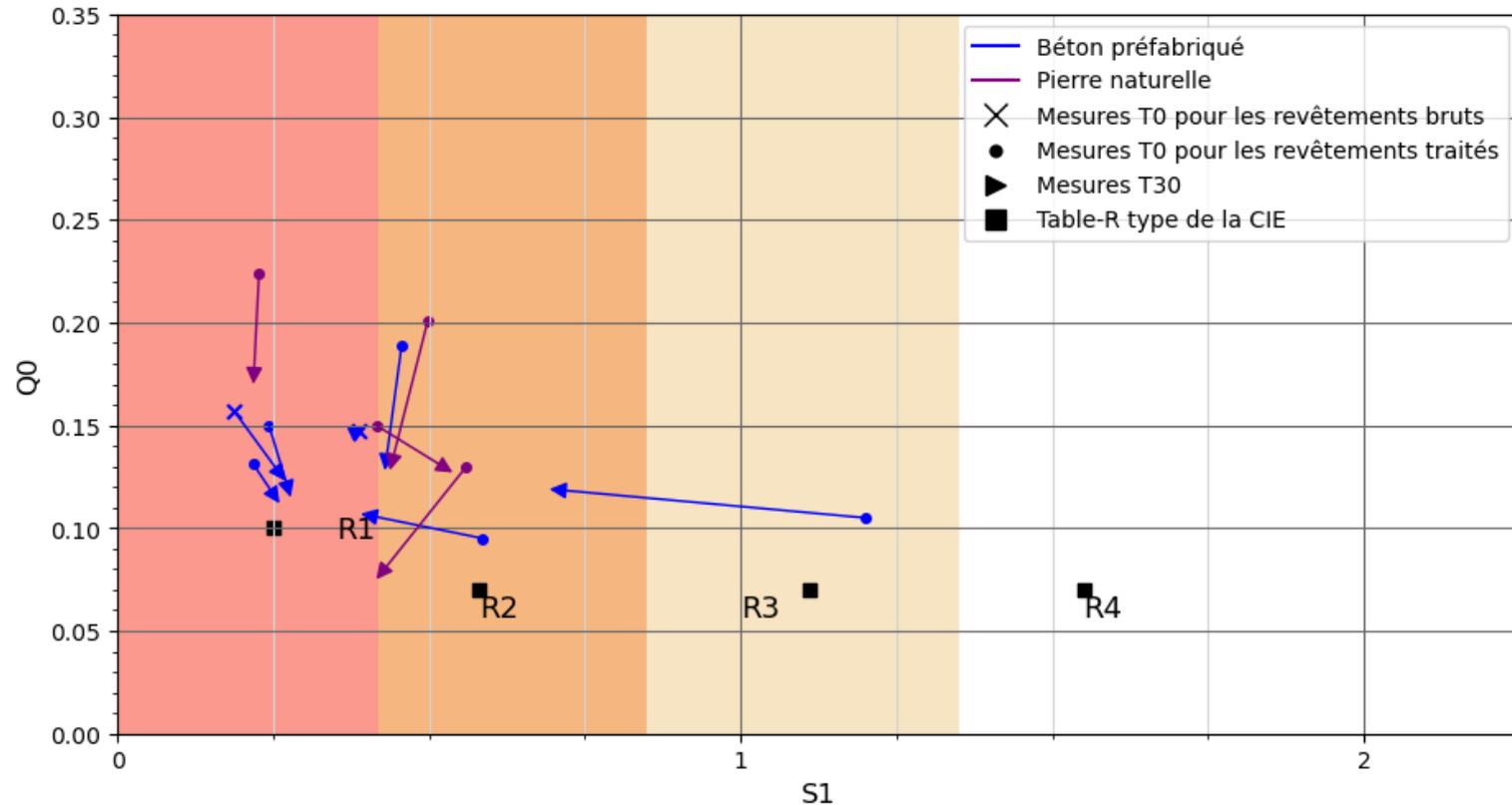


Graphique photométrique Bétons préfabriqués & Pierres naturelles



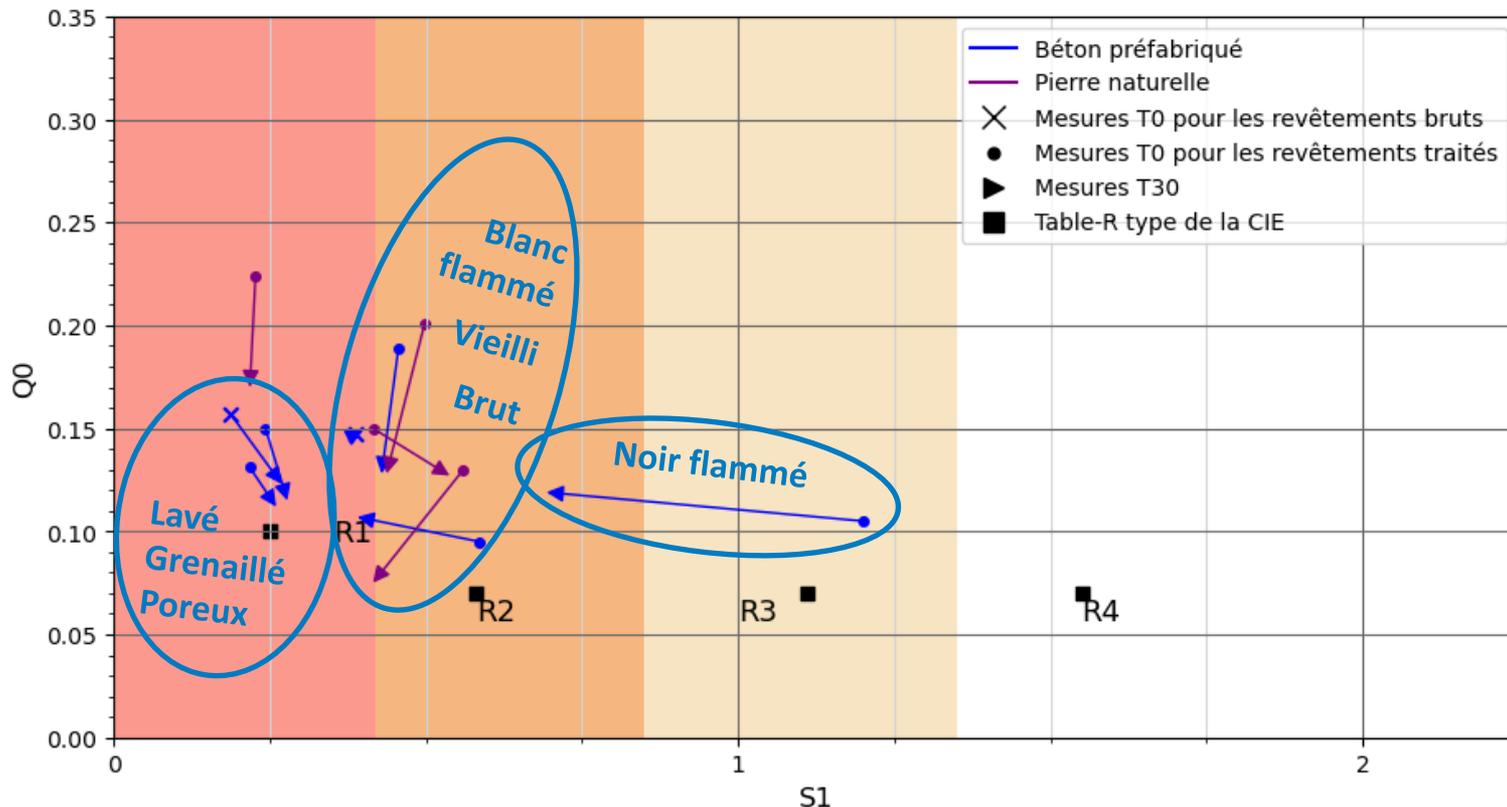
Graphique photométrique

Bétons préfabriqués & Pierres naturelles



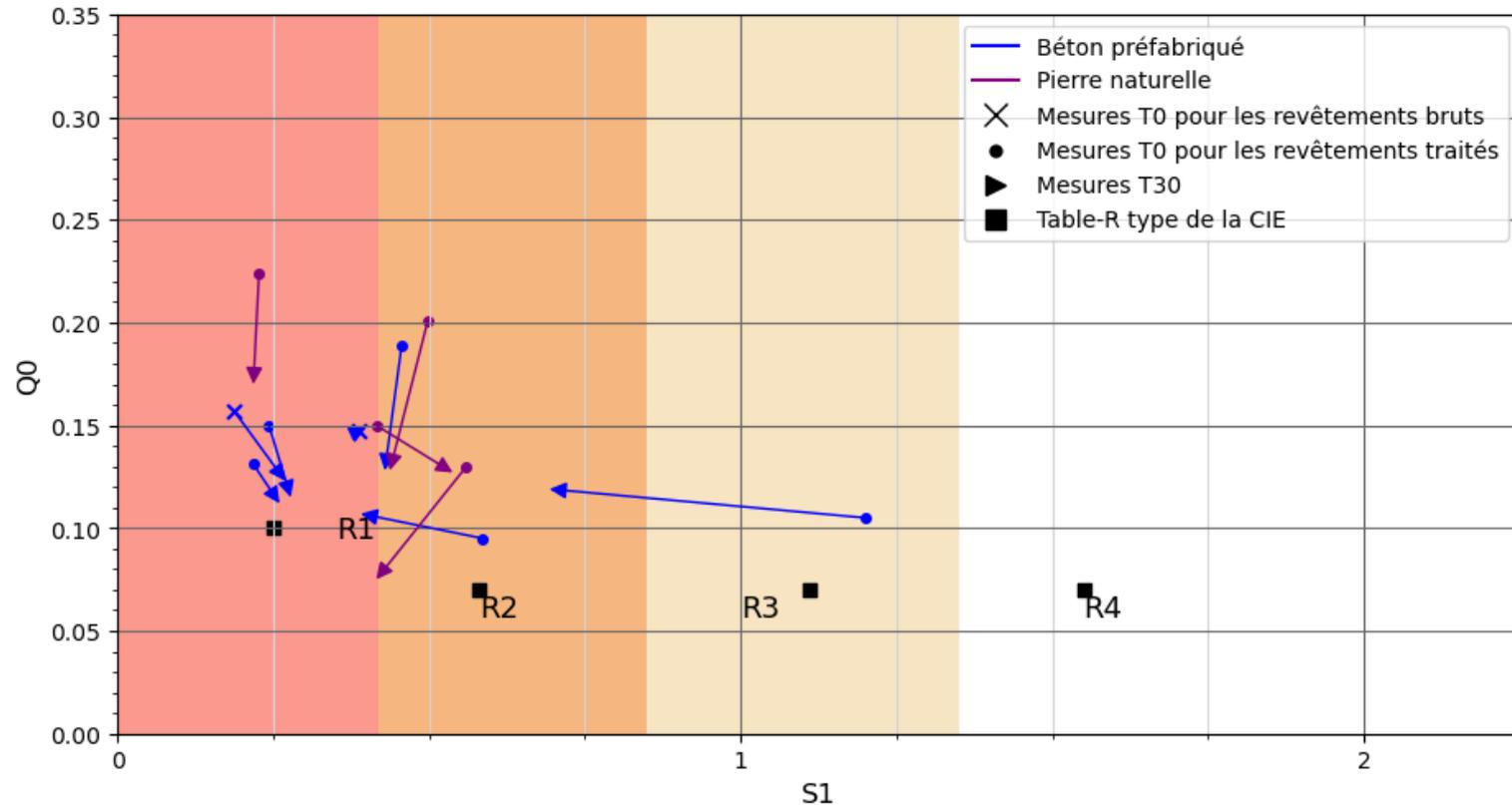
Graphique photométrique

Bétons préfabriqués & Pierres naturelles



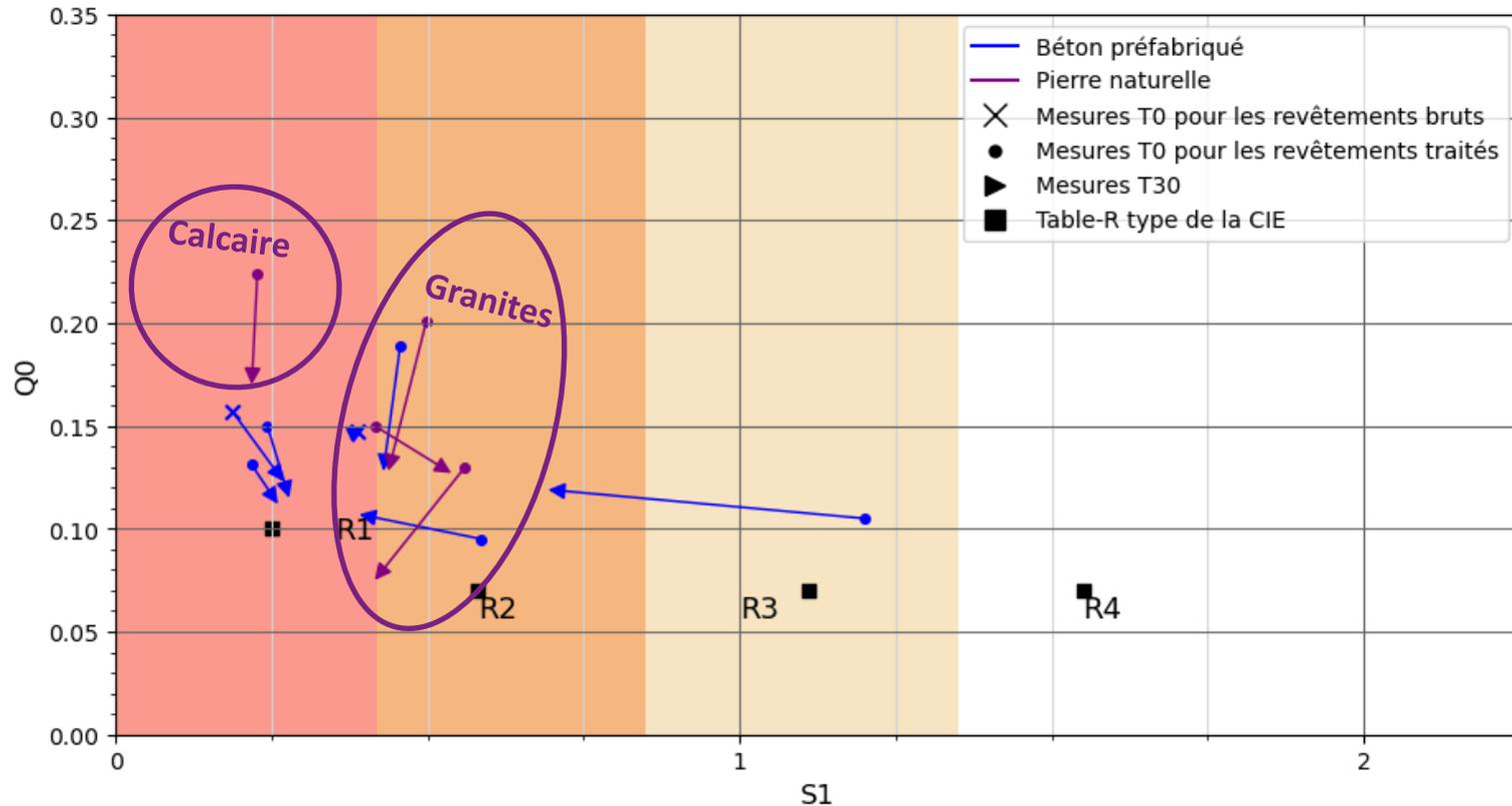
Graphique photométrique

Bétons préfabriqués & Pierres naturelles



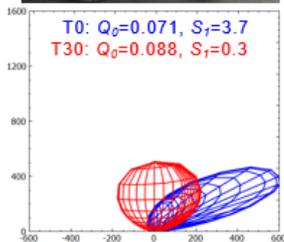
Graphique photométrique

Bétons préfabriqués & Pierres naturelles

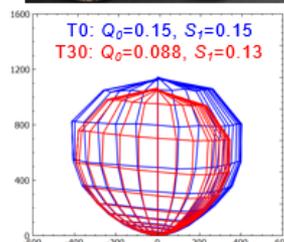


Résultats : focus 7 revêtements granulats clairs

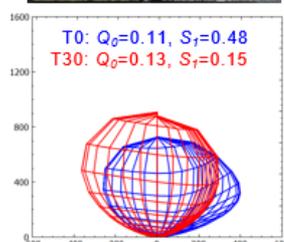
Revêtement bitumineux brut



Revêtement bitumineux sablé

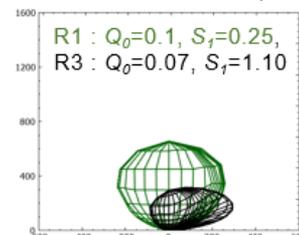


Revêtement brut à liant de synthèse

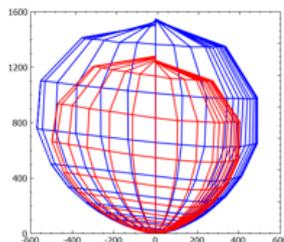


Tables-r types de la CIE

Axe X: $10^4 r \sin \gamma \cos \beta$
Axe Y: $10^4 r \cos \gamma$

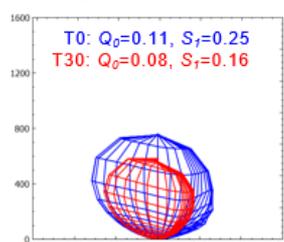


Béton bouchardé

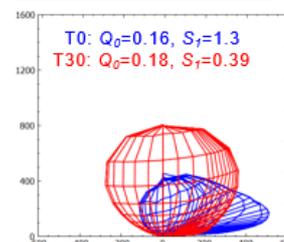
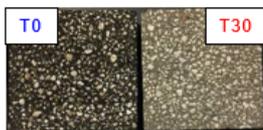


T0 : $Q_0=0.19$, $S_f=0.14$
T30 : $Q_0=0.17$, $S_f=0.13$

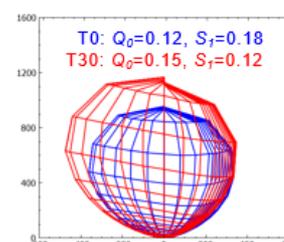
Béton drainant



Asphalte de trottoir bitumineux, grenailé



Asphalte de trottoir synthétique, grenailé



Les apports d'un dimensionnement d'éclairage qui prend en compte le revêtement

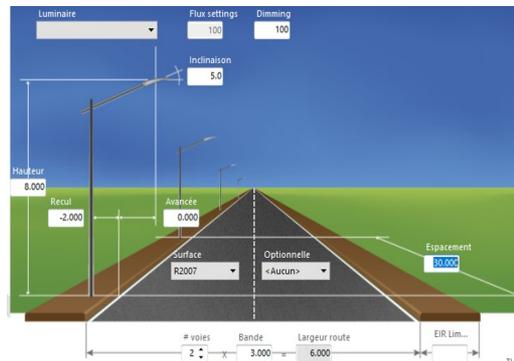
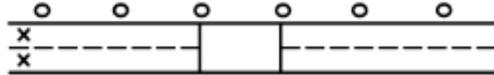
04

- Méthodologie utilisée
Profil de route et cas d'usages
- Les résultats obtenus

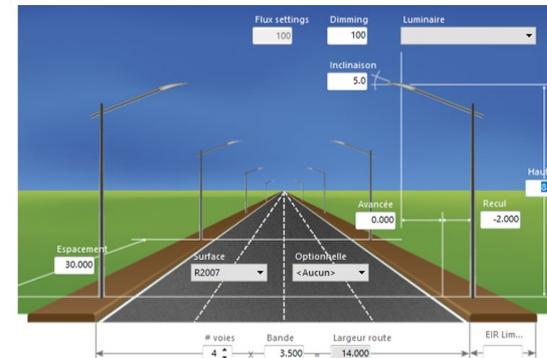
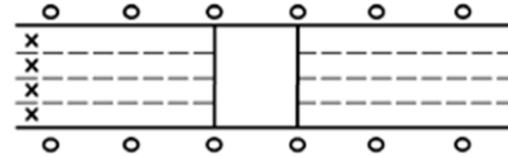
- **Les profils de route considérés dans les simulations**

FOCUS

Une rue résidentielle
avec 2 voies et un éclairage unilatéral



Un boulevard urbain
avec 4 voies et un éclairage bilatéral



- **Application pratique de modernisation d'installation d'éclairage : passage à un éclairage à LED avec plusieurs cas d'usages**

Travaux de rénovations avec une géométrie imposée (espacement de 30m)

1. Dimensionnement habituel en éclairage
2. Dimensionnement en luminance avec un revêtement type de la CIE
3. Dimensionnement en luminance avec les revêtements stabilisés et une optimisation de la puissance installée

Travaux neufs sans géométrie imposée

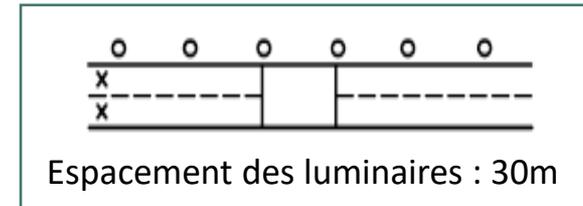
4. Dimensionnement en luminance avec les revêtements stabilisés et une optimisation du nombre de luminaire

**Etude d'impact pour les différents revêtements
sur les critères de qualité de la norme d'éclairage (EN13201)**

- **Travaux de rénovations : passage à un éclairage à LED avec une géométrie imposée (espacement de 30m)**

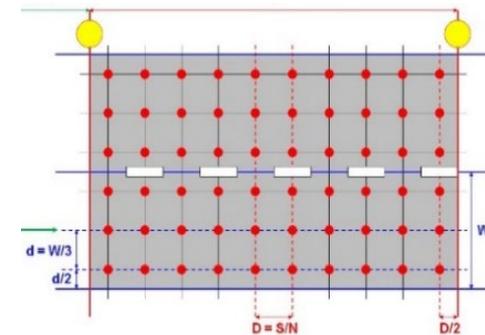
Application à une rue résidentielle

- Classe en éclairage C4 soit
 - Eclairage moyen : $E_{moy} \geq 10$ lux,
 - Uniformité en éclairage : $U_0 \geq 40\%$



Quel est l'impact des revêtements en place (stabilisés) sur la perception des usagers (en luminance) ?

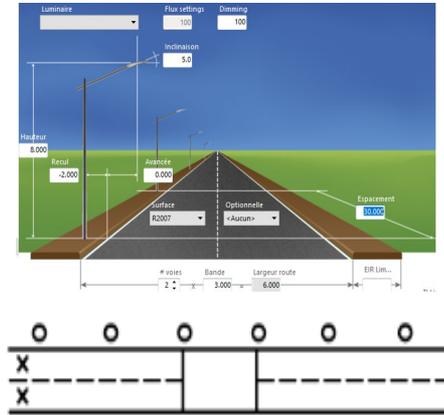
- Classe en luminance M4
 - Luminance moyenne : $L_{moy} \geq 0.75$ cd/m²,
 - Uniformités : $U_0 \geq 40\%$, $U_1 \geq 60\%$



Qualité de l'installation d'éclairage

- Norme respectée
- Non-conformité modérée $\leq 10\%$
- Non-conformité importante $> 10\%$

• Résultats pour une rue résidentielle



**Dimensionnement en éclairage
choix de luminaires en conformité à la classe C4**

Quid conformité en luminance pour la classe M4 ?

- Luminance moyenne : $L_{moy} \geq 0.75 \text{ cd/m}^2$,
- Uniformités : $U_0 \geq 40\%$, $U_1 \geq 60\%$

Revêtement	Critères de Luminance					Conforme	Analyse
	Q0	S1	Lmoy	Uo	UI		
table type CIE R1	0.1	0.25	1.0	58.1	62.9		Ras
table type CIE R3	0.07	0.11	0.7	45.9	81.8		Limite en luminance

Qualité de l'installation d'éclairage



Norme respectée



Non-conformité modérée ≤10%



Non-conformité importante >10%

• Résultats pour une rue résidentielle

Revêtement T30	Photo	Q0	S1	Critères de Luminance			Conforme	Analyse
				Lmoy	Uo	U1		
enrobé classique brut, granulats sombres		0.051	0.034	0.5	60.6	68.3		Luminance insuffisante (-38%), uniformités conformes
enrobé à liant de synthèse, granulats clairs		0.131	0.153	1.2	61.0	52.9		Sur éclairage(64%), uniformité longitudinale insuffisante (-12%)
béton classique désactivé, granulats sombres		0.086	0.134	0.8	60.4	51.4		Uniformité longitudinale insuffisante (-14%)
béton classique balayé, granulats clairs		0.14	1.121	1.4	60.2	49.4		Sur éclairage(86%), uniformité longitudinale mauvaise (-18%)

Qualité de l'installation d'éclairage, classe M4 : $L_{moy} \geq 0.75 \text{ cd/m}^2$, $U_0 \geq 40\%$, $U_1 \geq 60\%$



Norme respectée



Non-conformité modérée $\leq 10\%$



Non-conformité importante $> 10\%$

Résultats pour la rue résidentielle



- CAS 2: Dimensionnement classique avec un revêtement type R3 ou R1

Choix d'un luminaire optimal avec un revêtement type R3 puis

- Vérification de la qualité de l'éclairage avec le revêtement mesuré à l'état neuf et à l'état stabilisé

Choix d'un luminaire optimal avec un revêtement type R1 puis

- Vérification de la qualité de l'éclairage avec le revêtement mesuré à l'état neuf et à l'état stabilisé

				Cas 1, dimensionnement classique, espacement 30m			
No éch	Teinte granulat	Finition surface	Liant	Etat Neuf T0		Etat Stabilisé T30	
				R3	R1	R3	R1

Qualité de l'installation d'éclairage



Norme respectée



Non-conformité modérée $\leq 10\%$



Non-conformité importante $> 10\%$

Résultats pour la rue résidentielle



- CAS 2: Dimensionnement classique avec un revêtement type R3 ou R1

Qualité de l'éclairage

- Norme respectée
- Non-conformité modérée $\leq 10\%$
- Non-conformité importante $> 10\%$

				Cas 1, dimensionnement classique, espacement 30m				
Enrobés	No éch	Teinte granulats	Finition surface	Liant	Etat Neuf T0		Etat Stabilisé T30	
					R3	R1	R3	R1
					1	F	-	B
2	Cl	Sab	B	U1	L	U1	U1	
3	Cl	-	B	U0, U1	L, U0, U1	U1	L	
4	Cl	Sab	B	U1	U1	U1	U1	
5	Cl	-	B	U0, U1	U1	U1	U1	
6	Cl	Sab	B	U1	L, U0, U1	U1	U0, U1	
7	Cl	-	B	U1	L, U0, U1	U1	L	
9	Cl	-	S		L	U1	U1	
10	Cl	-	S		L, U0	U1	U1	
11	CIT	-	S			U1	U1	
12	CIT	-	S		U1		U1	

				Cas 1, dimensionnement classique, espacement 30m				
Bétons coulés	No éch	Teinte granulats	Finition surface	Liant	Etat Neuf T0		Etat Stabilisé T30	
					R3	R1	R3	R1
					1	Cl	Ba	C
2	Cl	Li	C	U1	U1	U1	U1	
3	F	Des	C	U1	L, U1	U1	L, U1	
4	Cl	Des	C	U1	U1	U1	U1	
5	F	Bo	C	U1	U1	U1	U1	
6	Cl	Bo	C	U1	U1	U1	U1	
7	Cl	Po	C	U0, U1	U0, U1			
8	F	Sab	C	U1	U1	U1	U1	
9	Cl	Sab	C	U1	U1	U1	U1	
10	Cl	-	C			U1	L, U1	

Résultats pour la rue résidentielle



- CAS 2: Dimensionnement classique avec un revêtement type R3

					Cas 1, dimensionnement classique, espacement 30m			
	No éch	Teinte granulats	Finition surface	Liant	Etat Neuf T0		Etat Stabilisé T30	
					R3	R1	R3	R1
					Asphaltes	1	Cl	-
2	Cl	Gr	B					
3	Cl	Po	B	UI		UI		
4	Cl	-	S	U0, UI		U0, UI	UI	
5	Cl	Gr	S	UI		UI	UI	UI
6	Cl	Po	S				UI	UI
Bétons préfa.	1	Cl	-	C				
	2	Cl	La	C	UI	UI	UI	
	3	Cl	Gr	C	UI	UI	UI	
	4	F	Vi	C		UI		
	5	Cl	-	C	UI	UI	UI	
	6	Cl	Fl	C				
	7	Cl	Fl	C				
Pierre nat.	1	Cl	Fl	-	UI	UI	UI	UI
	2	F	Fl	-				L
	3	F	Fl	-				
	4	Cl	Fl	-				

Qualité de l'éclairage

- Norme respectée
- Non-conformité modérée ≤10%
- Non-conformité importante >10%

- CAS 2: Dimensionnement classique avec un revêtement type R3
 - Les performances de l'éclairage obtenues avec les propriétés photométriques des revêtements mesurées **ne sont pas conformes à la norme NF EN 13201** pour une majorité de chaussées.
 - **Pour la rue résidentielle, la conformité n'est obtenue que dans un tiers des cas.** Des non-conformités majeures sont obtenues dans plus de 44 % des cas avec R1 et 55 % avec R3, principalement en raison de mauvaises uniformités de l'éclairage.
 - **Pour le profil de boulevard urbain, la conformité par rapport à la norme n'est assurée que dans 3 % des cas avec un revêtement R3.**
 - Souvent de mauvaises uniformités à l'état initial et stabilisé
=> pose des problèmes de non perception d'obstacles, enjeux de sécurité

- CAS 3: Utilisation des caractéristiques du revêtement stabilisé (à T30) pour une géométrie imposée à 30m de distance entre luminaires
 - ⇒ changement des lampes sans modifier les luminaires, passage à des LED
 - ⇒ recherche de l'économie d'énergie maximale

Est-il possible de trouver des luminaires permettant de réaliser un éclairage de qualité en luminance pour tous les revêtements urbains de notre base ?

Oui, l'éclairage est toujours conforme  Norme respectée en niveau de luminance et uniformité

=> Présentation du gain en puissance par km en %

Résultats pour la rue résidentielle



- CAS 3: Utilisation des caractéristiques du revêtement stabilisé pour une géométrie imposée à 30m de distance entre luminaires

	No éch	Teinte granulats	Finition surface	Liant	Etat T30
					Évol. puissance / km
Enrobés	1	F	-	B	69%
	2	Cl	Sab	B	-39%
	3	Cl	-	B	-27%
	4	Cl	Sab	B	-
	5	Cl	-	B	-13%
	6	Cl	Sab	B	-53%
	7	Cl	-	B	6%
	9	Cl	-	S	-46%
	10	Cl	-	S	-40%
	11	CIT	-	S	-51%
	12	CIT	-	S	-44%

Asphaltes	1	Cl	-	B	-30%
	2	Cl	Gr	B	-61%
	3	Cl	Po	B	-45%
	4	Cl	-	S	-58%
	5	Cl	Gr	S	-57%
	6	Cl	Po	S	-56%

Bétons coulés	1	Cl	Ba	C	-51%
	2	Cl	Li	C	-60%
	3	F	Des	C	-19%
	4	Cl	Des	C	-51%
	5	F	Bo	C	-43%
	6	Cl	Bo	C	-62%
	7	Cl	Po	C	-54%
	8	F	Sab	C	-36%
	9	Cl	Sab	C	-47%
	10	Cl	-	C	-26%

Bétons préfa.	1	Cl	-	C	-46%
	2	Cl	La	C	-25%
	3	Cl	Gr	C	-34%
	4	F	Vi	C	-20%
	5	Cl	-	C	-33%
	6	Cl	Fl	C	-33%
	7	Cl	Fl	C	-33%

Pierre nat.	1	Cl	Fl	-	-55%
	2	F	Fl	-	-1%
	3	F	Fl	-	-33%
	4	Cl	Fl	-	-36%

Simulation d'éclairage avec les revêtements stabilisés en optimisant les puissances à installer

=> la norme est toujours respectée
=> économies d'énergies importantes (50-60%)

Résultats sur le boulevard urbain (éclairage bilatéral) : même conclusions

- CAS 4 : Utilisation des caractéristiques du revêtement stabilisé avec une optimisation de la géométrie et donc du nombre de luminaires

Conception de l'éclairage d'une installation neuve sans contrainte de géométrie

=> minimiser le nombre de points lumineux à installer (gain en investissement)
en étant le plus efficace possible en termes de puissance installée (gain en fonctionnement).

Résultats

- **Possibilité d'augmenter l'espace entre les luminaires**, tout en respectant les critères de la norme,
=> gain potentiel moyen de 27 % en termes de nombre de luminaires
par rapport aux cas d'usages avec un espacement de 30m.
Espacement moyen de tous les revêtements considérés : 40 m.
- **En terme de puissance installée**, sur l'ensemble des revêtements considérés par rapport aux résultats obtenus avec un espacement fixe,
 - Economie moyenne est de 25% par rapport à un dimensionnement en R3
 - Augmentation de 13% en termes de puissance par rapport au cas 3 (optimisation énergétique).

1

Introduction, enjeux de l'éclairage public aujourd'hui

- Sophie Banette (AITF/Montpellier Métropole)

2

Photométrie des revêtements, pratiques actuelles des calculs d'éclairage

- Valérie Muzet (Cerema, ENDSUM Strasbourg)

3

Une bibliothèque de revêtements urbains caractérisée

- Jérôme Dherbecourt (Routes de France) et Cédric Le Gouil (France Ciment)

4

Les apports d'un dimensionnement d'éclairage qui prend en compte le revêtement

- Valérie Muzet (Cerema, ENDSUM Strasbourg)

5

Les livrables du groupe

- Sophie Banette (AITF/Montpellier Métropole)

6

Perspectives, éclairage de demain

- Laure Lebouc et Florian Greffier (Cerema, EL Angers)

Les livrables du groupe

05

- À venir
 - Le livrable complet IDRRIM/CEREMA/AFE/AITF
 - Les fiches
- Déjà disponible
 - La plaquette (2012)
 - Une synthèse visuelle de la démarche
 - Le congrès de l'IDRRIM 2024, atelier et articles
- Pour s'emparer du sujet

Le livrable complet IDRRIM/CEREMA/AFE/AITF

En 2025

Bibliothèque de revêtements

Tutoriel d'aide à l'utilisation des fiches et à l'intégration de la démarche dans les marchés

Outils méthodologiques de dimensionnement d'éclairage

1 BÉTON BOUCHARDÉ

Type : Béton coulé bouchardé

Liant ciment (CEMIII)
Granulats 0/14 clairs,
Traitement : bouchardé

T0 : état initial (en vert)

T30 : état stabilisé à 30 mois
de vieillissement naturel (en bleu et gras)

Caractérisation du revêtement

Âge du revêtement	État neuf T0 mois	État stabilisé T30 mois
Aspect et Photos	État neuf : clair	État stabilisé : clair
Colorimétrie	$L^*=77.6$ $a^*=0.8, b^*=7.6$	$L^*=70.3$ $a^*=0.8, b^*=7.1$
Photométrie	Clarté Q0 = $0.22 \text{ cd.m}^{-2}.\text{lx}^{-1}$ Spécularité S1 = 0.13 Très diffusant	Clarté Q0 = $0.17 \text{ cd.m}^{-2}.\text{lx}^{-1}$ Spécularité S1 = 0.13 Très diffusant

ASPECTS ÉNERGÉTIQUES POUR LES REVÊTEMENTS STABILISÉS

Rénovations	Non conformité à la norme avec R3 ou R1 Gain d'environ 60% en considérant le revêtement stabilisé
Travaux neufs	Gain de 6% supplémentaire sur le nombre de mats

Compléments

THÈME	DESCRIPTIF
Domaines d'emplois privilégiés	Voirie urbaine tout trafic, espace public
Particularités	Technique classique d'entreprises spécialisées Risque de non-conformité de l'éclairage à T0 faible
Point de vigilance	Aucun

Fiche revêtements et lumières | n°1 - Béton bouchardé 1

BÉTON BOUCHARDÉ 1

Type : Béton coulé bouchardé

Liant ciment (CEMIII)
Granulats 0/14 clairs,
Traitement : bouchardé

T0 : état initial (en vert)

T30 : état stabilisé à 30 mois
de vieillissement naturel (en bleu et gras)

Représentations graphiques des caractéristiques photométriques

Indicatrice de réflexion à T0 et T30

État neuf à T0
Q0 = 0.22, S1 = 0.13
Classe 1 de la CIE

État stabilisé à T30 :
Q0 = 0.17, S1 = 0.13
Classe 1 de la CIE

Caractéristiques photométriques à T0 et T30
Représentation des classes CIE et des revêtements types

Fiche revêtements et lumières | n°1 - Béton bouchardé 2

La plaquette (2012)

Les principes de la démarche

Les acteurs

Les principes de la norme et les notions de référence

Les premiers éléments de mise en œuvre de la démarche

2 exemples d'application de la démarche aux tunnels

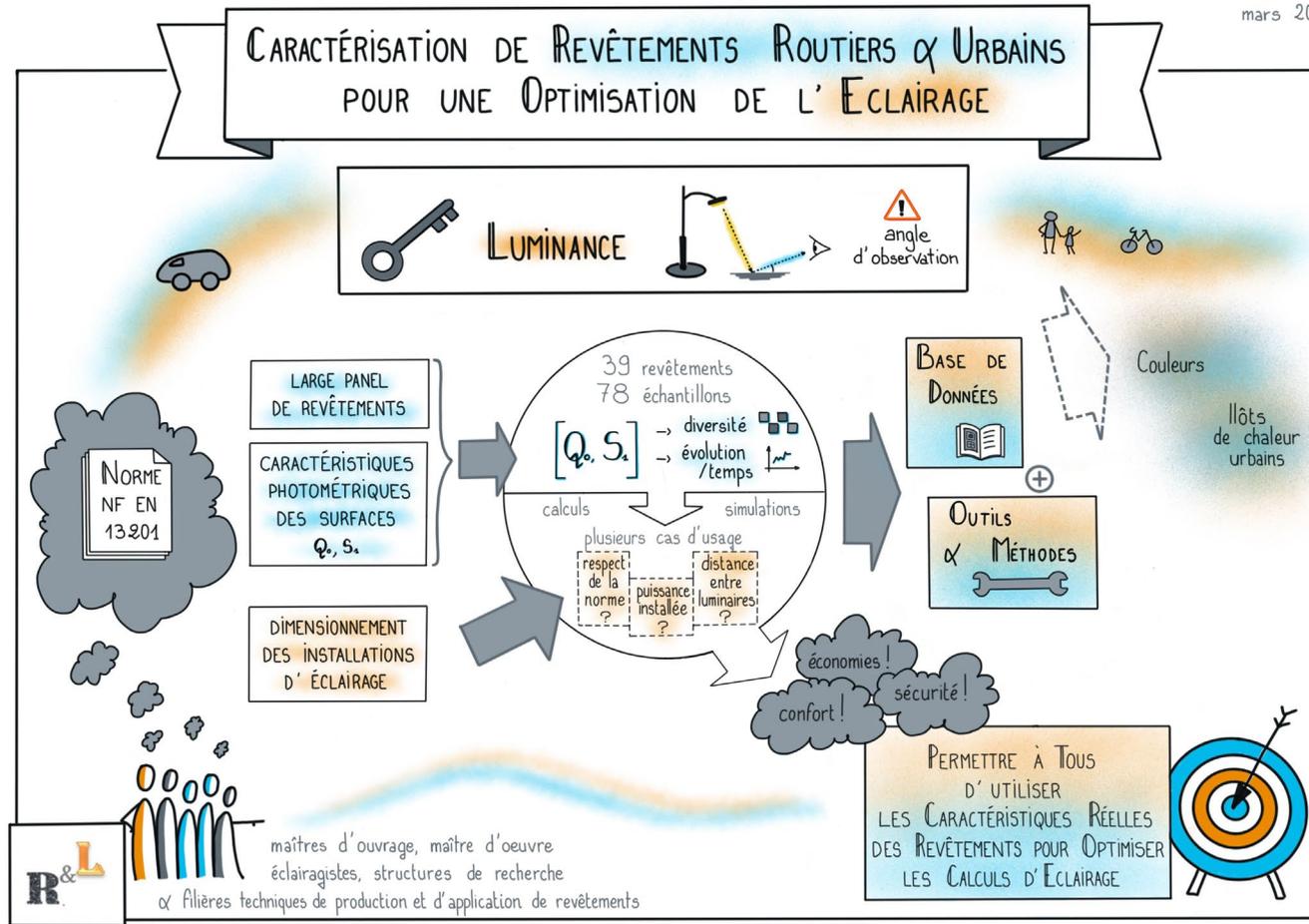
Les premières fiches envisagées pour la bibliothèque

Disponible aujourd'hui !



Une synthèse visuelle de la démarche

mars 2024



Disponible aujourd'hui !

Le congrès de l'IDRRIM 2024

L'état actuel de nos travaux

L'article RGRA -> Focus voirie

Disponible aujourd'hui !

Le diaporama de l'atelier

L'article LUX -> Focus éclairage

Disponible très prochainement !



Pour s'emparer du sujet

Consulter les
documents
disponibles
en 2024

Mener une réflexion
générale sur vos pratiques
en terme de projets
d'aménagement et de
dimensionnement
d'éclairage

Sélectionner un premier
projet permettant une
mise en application de la
démarche ?

Intégrer
la démarche
dans les documents
contractuels du
projet quand le
livrable complet
sera disponible

Perspectives

Éclairage de demain

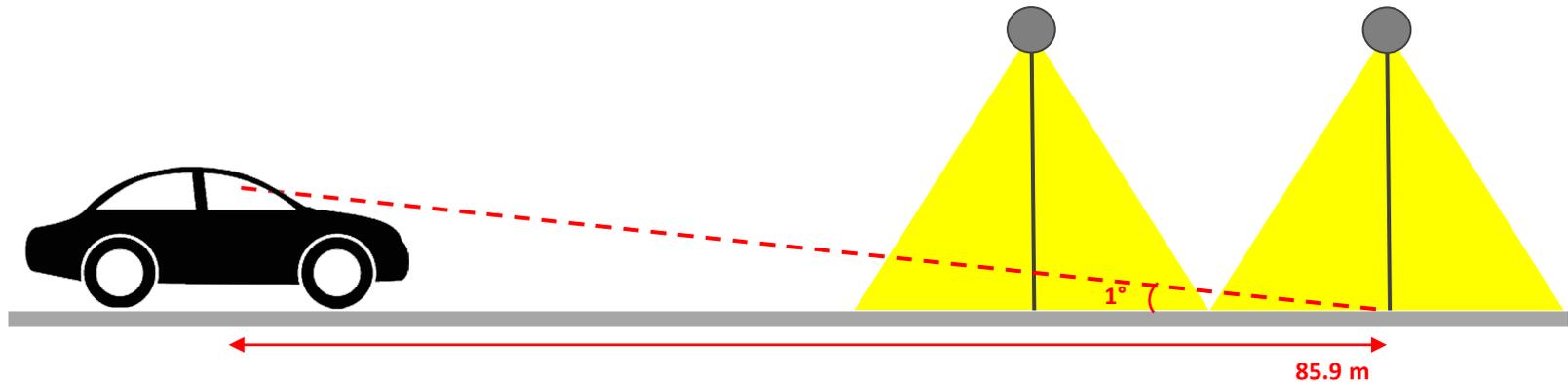
06

- Usagers urbains
- Un pas vers la normalisation
- Confort thermique

Usagers urbains

Géométrie de mesure : 1m50, angle d'observation à 1°

- Adaptée à la conduite interurbaine (entre 70 et 90 km/h)



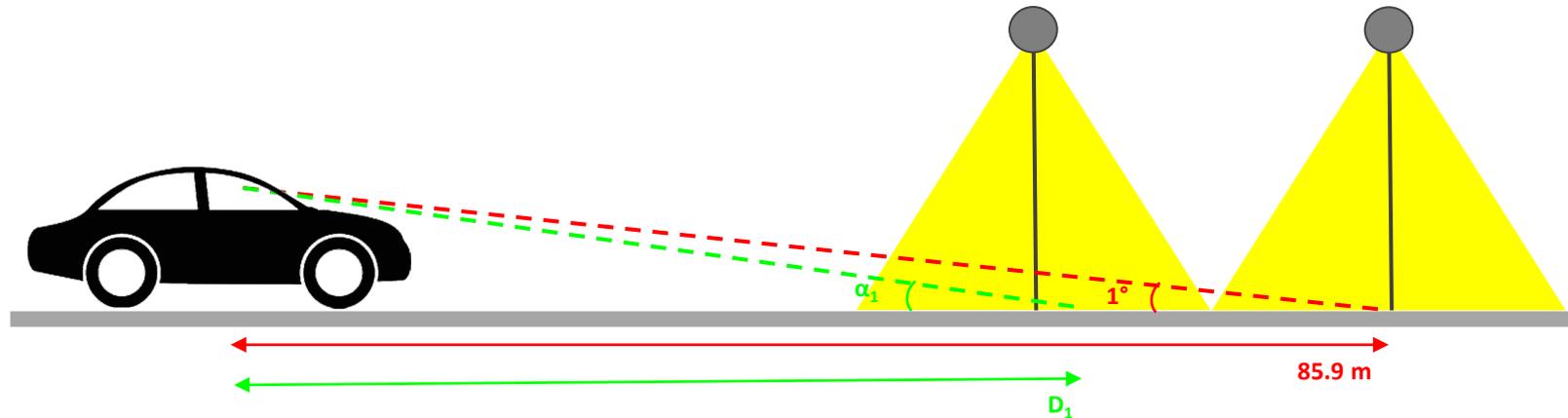
Usagers urbains

Géométrie de mesure : 1m50, angle d'observation à 1°

- Adaptée à la conduite interurbaine (entre 70 et 90 km/h)

En ville, vitesse entre 30 et 50 km/h

- Distance d'observation diminue \rightarrow angle augmente



Usagers urbains

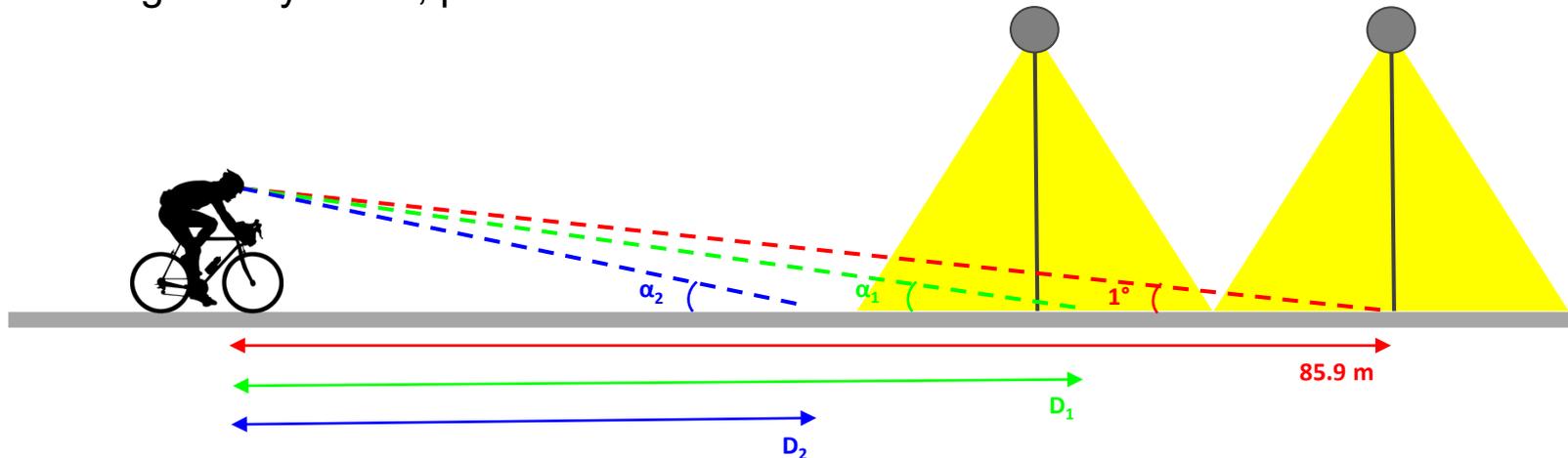
Géométrie de mesure : 1m50, angle d'observation à 1°

- Adaptée à la conduite interurbaine (entre 70 et 90 km/h)

En ville, vitesse entre 30 et 50 km/h

- Distance d'observation diminue \rightarrow angle augmente

Autres usagers : cyclistes, piétons



Usagers urbains

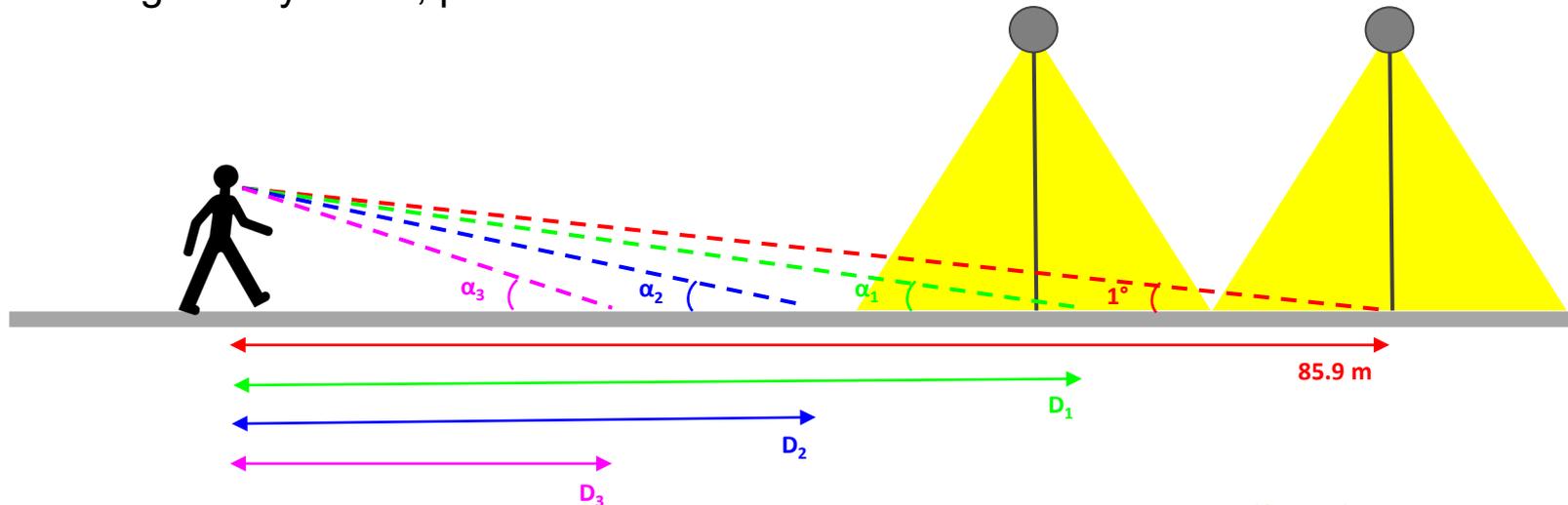
Géométrie de mesure : 1m50, angle d'observation à 1°

- Adaptée à la conduite interurbaine (entre 70 et 90 km/h)

En ville, vitesse entre 30 et 50 km/h

- Distance d'observation diminue \rightarrow angle augmente

Autres usagers : cyclistes, piétons



Usagers urbains

Expérimentation en réalité virtuelle

45 participants (38 hommes, 7 femmes, âgés de 15 à 61 ans)

Environnement virtuel sous Unity 3D

Casque immersif avec oculomètre

4 modalités de déplacement :

- Conduite interurbaine à 75 km/h
- Conduite urbaine à 25 km/h
- Cyclisme à 12 km/h
- Marche à 6 km/h



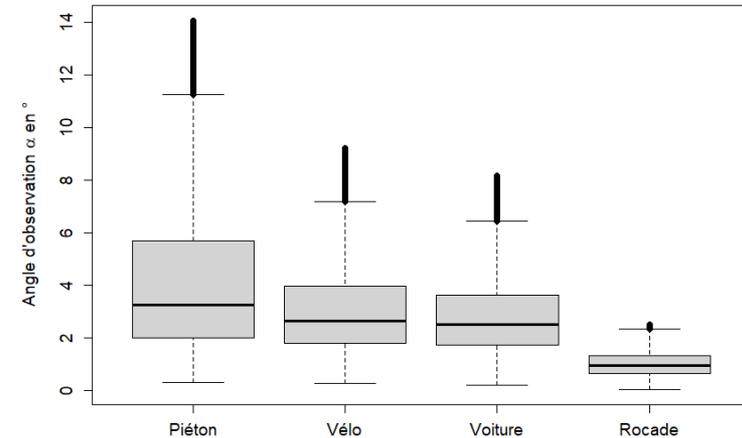
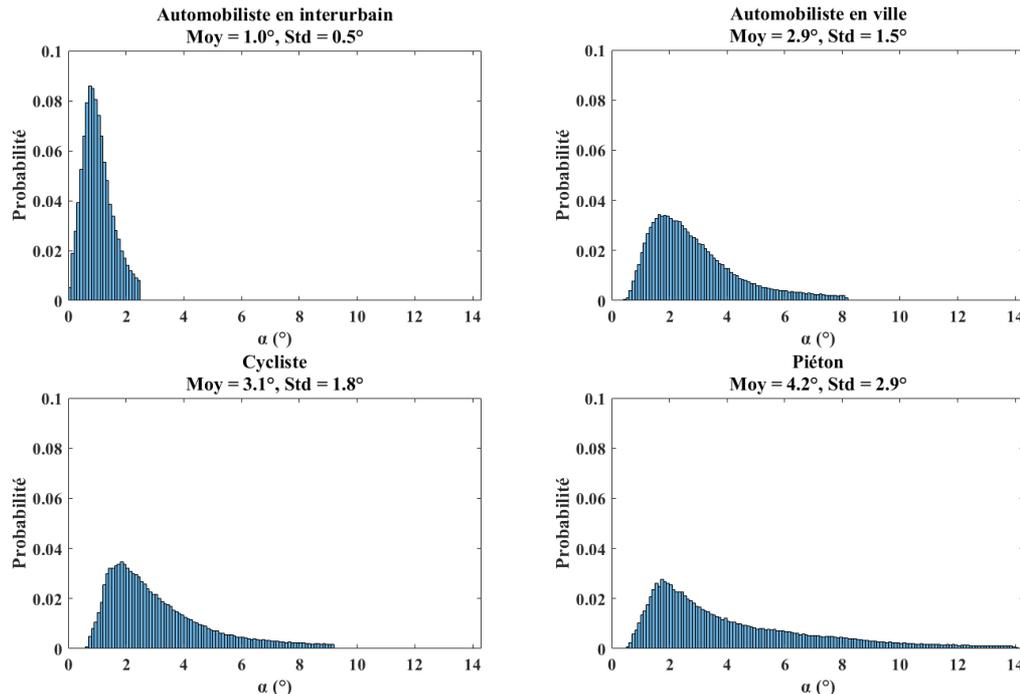
Lebouc, L., Boucher, V., Greffier, F., Nicolai, A. & Richard, P. 2023. Exploratory study to define new observation geometries for road lighting design. In *Proceedings of 30th Quadrennial Session of the CIE*. International Commission on Illumination, Ljubljana, Slovenia

Caractérisation de revêtements routiers et urbains pour une optimisation de l'éclairage

Laure Lebouc (Cerema)
Florian Greffier (Cerema)

Usagers urbains

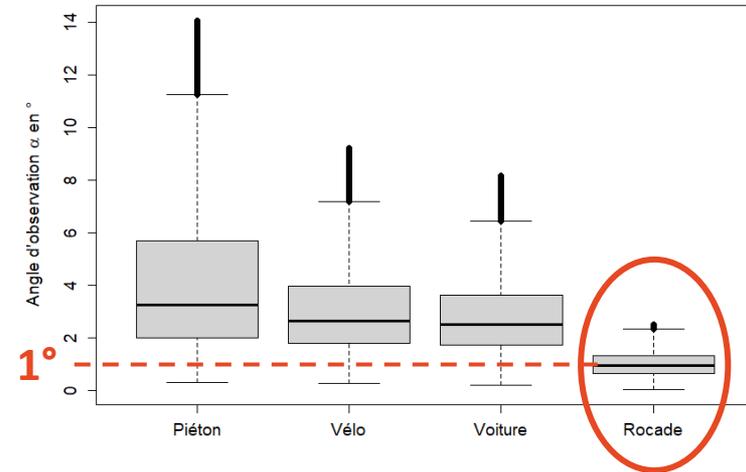
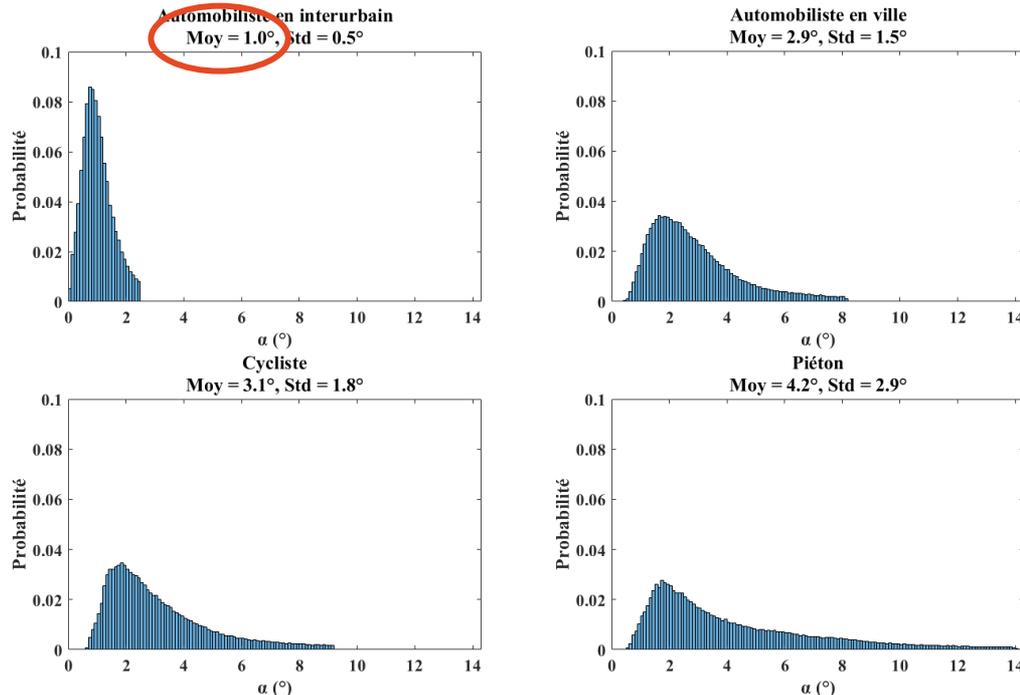
Expérimentation en réalité virtuelle



Lebouc, L., Boucher, V., Greffier, F., Nicolai, A. & Richard, P. 2023. Exploratory study to define new observation geometries for road lighting design. In *Proceedings of 30th Quadrennial Session of the CIE*. International Commission on Illumination, Ljubljana, Slovenia

Usagers urbains

Expérimentation en réalité virtuelle



Lebouc, L., Boucher, V., Greffier, F., Nicolai, A. & Richard, P. 2023. Exploratory study to define new observation geometries for road lighting design. In *Proceedings of 30th Quadrennial Session of the CIE*. International Commission on Illumination, Ljubljana, Slovenia

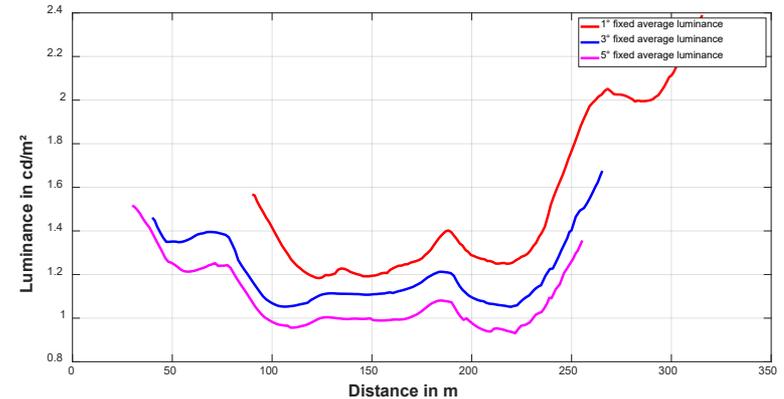
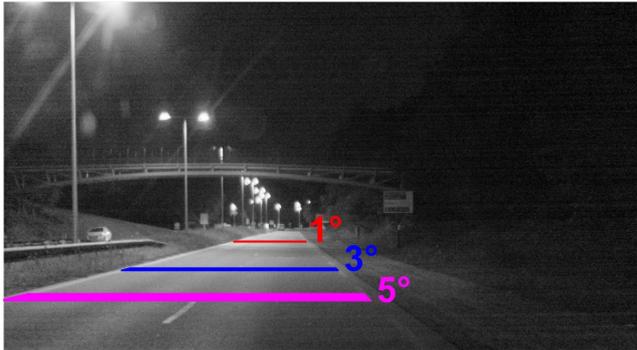
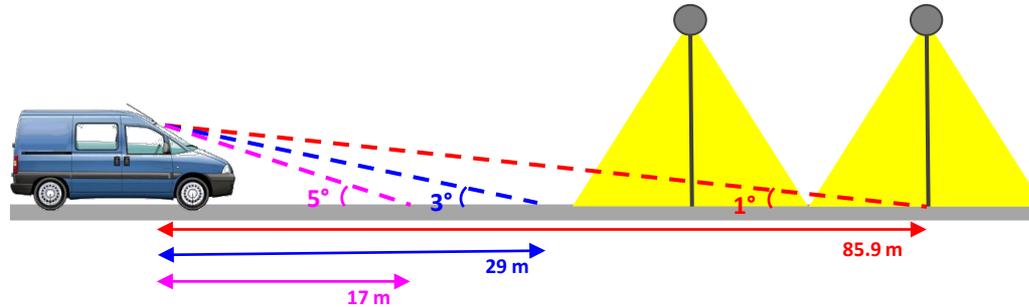
Usagers urbains

Nouvelles géométries d'observation

Type d'usagers	Géométrie d'observation
Véhicules motorisés en interurbain	1°
Véhicules motorisés en urbain	3°
Cyclistes	3°
Piétons	5°

Usagers urbains

Nouvelles géométries d'observation



Greffier, F., Muzet, V., Boucher, V., Fournela, F., Dronneau, R., 2019. Use of an imaging luminance measuring device to evaluate road lighting performance at different angles of observation, in *Proceedings of the 29th Quadrennial Session of the CIE*. International Commission on Illumination, Washington DC, USA

Usagers urbains

Nouvelles géométries d'observation

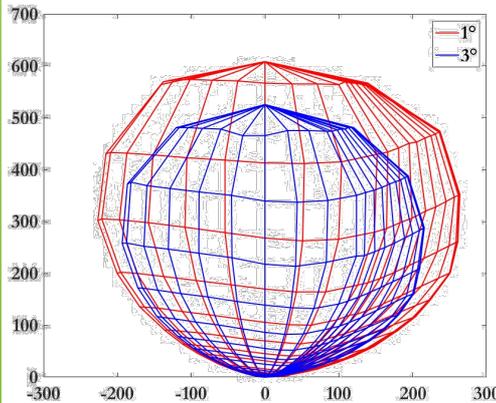


	Flux (en lumen)	α	L_{moy} (en cd/m^2)	U_0	U_l	f_{TI} (en %)	$ VL > 7$
	M3	5000	1°	1,00	0,44	0,72	9,6
M4	3750	1°	0,75	0,44	0,72	9,1	85 %
M5	2500	1°	0,50	0,44	0,72	8,3	80 %

Lebouc, L., Boucher, V., Greffier, F., Nicolai, A. & Richard, P. 2023. Exploratory study to define new observation geometries for road lighting design. In *Proceedings of 30th Quadrennial Session of the CIE*. International Commission on Illumination, Ljubljana, Slovenia

Usagers urbains

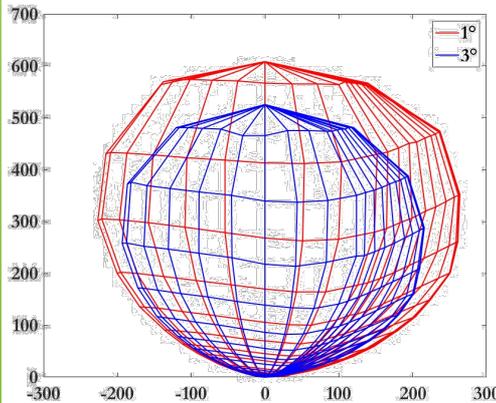
Nouvelles géométries d'observation



M3	Flux (en lumen)	α	L_{moy} (en cd/m ²)	U_0	U_l	f_{TI} (en %)	$ VL > 7$
	5000	1°	1,00	0,44	0,72	9,6	87 %
4700	3°	0,75	0,43	0,71	9,2	92 %	
M4	Flux (en lumen)	α	L_{moy} (en cd/m ²)	U_0	U_l	f_{TI} (en %)	$ VL > 7$
	3750	1°	0,75	0,44	0,72	9,1	85 %
	3150	3°	0,50	0,43	0,71	8,5	87 %
M5	Flux (en lumen)	α	L_{moy} (en cd/m ²)	U_0	U_l	f_{TI} (en %)	$ VL > 7$
	2500	1°	0,50	0,44	0,72	8,3	80 %
	1900	3°	0,30	0,43	0,71	7,7	80 %

Usagers urbains

Nouvelles géométries d'observation



	Flux (en lumen)	α	L_{moy} (en cd/m^2)	U_0	U_l	f_{TI} (en %)	$ VL > 7$
M3	5000	1°	1,00	0,44	0,72	9,6	87 %
	4700 (-6%)	3°	0,75	0,43	0,71	9,2	92 %
	Flux (en lumen)	α	L_{moy} (en cd/m^2)	U_0	U_l	f_{TI} (en %)	$ VL > 7$
M4	3750	1°	0,75	0,44	0,72	9,1	85 %
	3150 (-16%)	3°	0,50	0,43	0,71	8,5	87 %
	Flux (en lumen)	α	L_{moy} (en cd/m^2)	U_0	U_l	f_{TI} (en %)	$ VL > 7$
M5	2500	1°	0,50	0,44	0,72	8,3	80 %
	1900 (-24%)	3°	0,30	0,43	0,71	7,7	80 %

Adaptation des classes en urbain ?

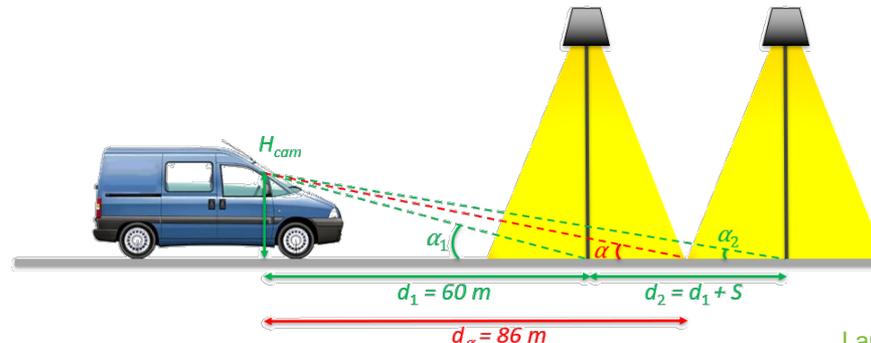
Classe	L_{moy}	U_0	U_1	TI
M2				
M3	1,00 cd/m ²	0,40	0,60	15 %
M4	0,75 cd/m ²	0,40	0,60	15 %
M5	0,50 cd/m ²	0,35	0,40	15 %
M6	À définir			

À l'échelle européenne

Comité Européen de Normalisation (CEN/TC 169/WG 12)

- Révision de la norme EN 13201
 - Normalisation de l'observation mobile (Annexe EN 13201-4)

Géométrie	d_α	d_1	d_2	α_1	α_2
$\alpha = 1^\circ$	86 m	60 m	90 m	$1,43^\circ$	$0,95^\circ$

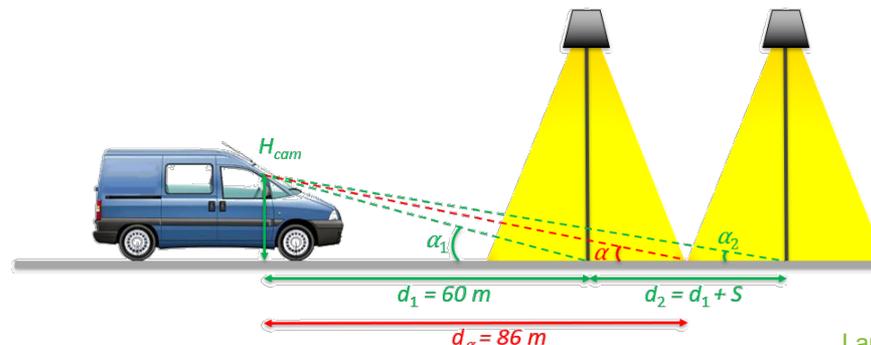


À l'échelle européenne

Comité Européen de Normalisation (CEN/TC 169/WG 12)

- Révision de la norme EN 13201
 - Normalisation de l'observation mobile (Annexe EN 13201-4)

Géométrie	d_α	d_1	d_2	α_1	α_2
$\alpha = 1^\circ$	86 m	60 m	90 m	1,43°	0,95°
$\alpha = 3^\circ$	29 m				
$\alpha = 5^\circ$	17 m				

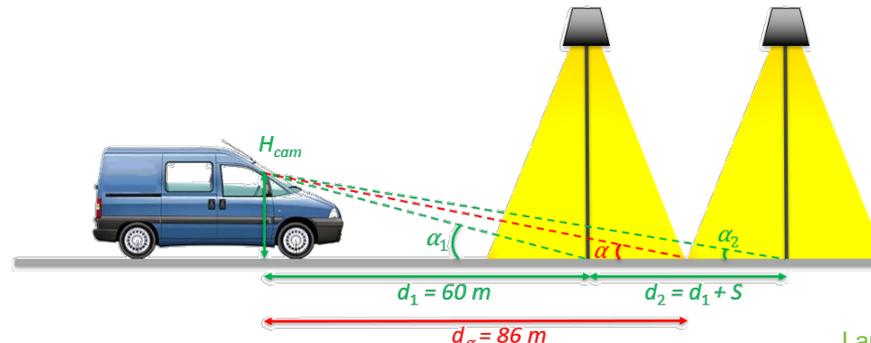


À l'échelle européenne

Comité Européen de Normalisation (CEN/TC 169/WG 12)

- Révision de la norme EN 13201
 - Normalisation de l'observation mobile (Annexe EN 13201-4)

Géométrie	d_α	d_1	d_2	α_1	α_2
$\alpha = 1^\circ$	86 m	60 m	90 m	1,43°	0,95°
$\alpha = 3^\circ$	29 m				
$\alpha = 5^\circ$	17 m				

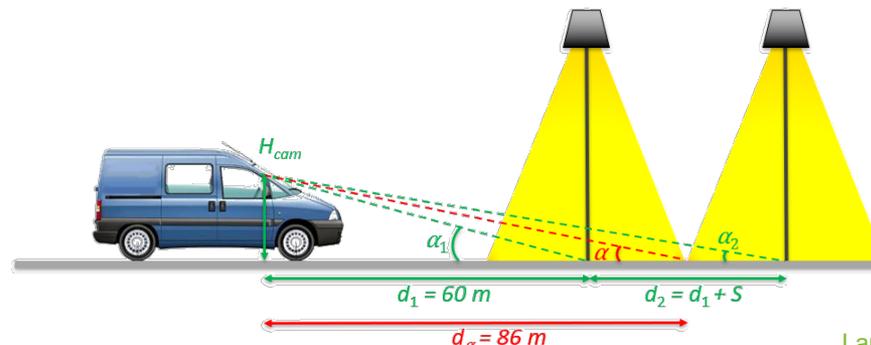


À l'échelle européenne

Comité Européen de Normalisation (CEN/TC 169/WG 12)

- Révision de la norme EN 13201
 - Normalisation de l'observation mobile (Annexe EN 13201-4)

Géométrie	d_α	d_1	d_2	α_1	α_2
$\alpha = 1^\circ$	86 m	60 m	90 m	1,43°	0,95°
$\alpha = 3^\circ$	29 m	14 m	44 m	6,11°	1,95°
$\alpha = 5^\circ$	17 m	2 m	32 m	36,87°	2,68°

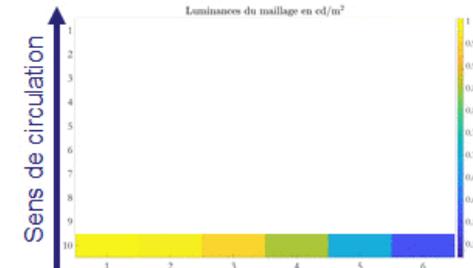
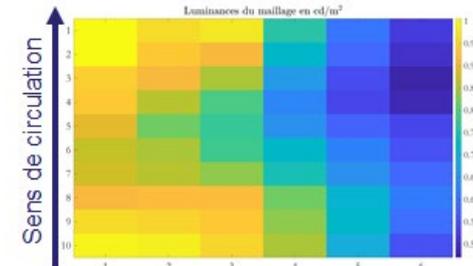
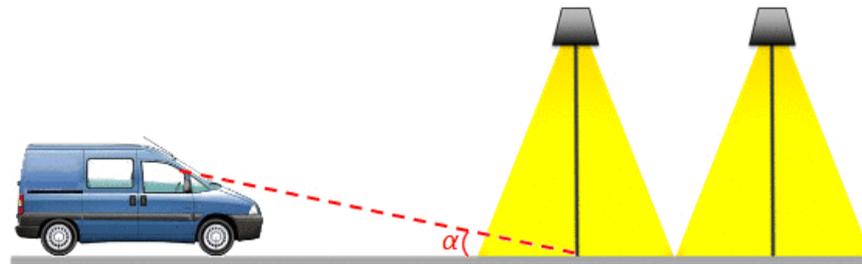
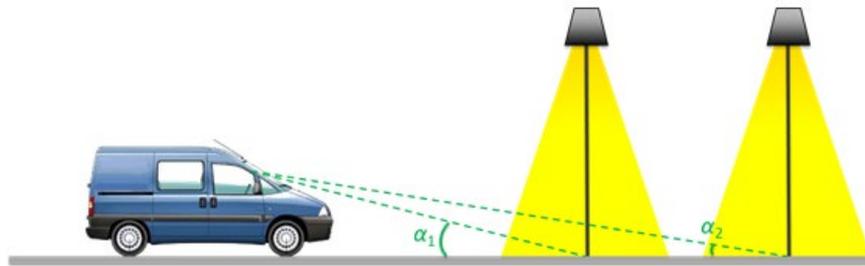


Perspectives normatives

À l'échelle européenne

Comité Européen de Normalisation (CEN/TC 169/WG 12)

- Révision de la norme EN 13201
 - Normalisation de l'observation mobile (Annexe EN 13201-4)



À l'échelle européenne

Comité Européen de Normalisation (CEN/TC 169/WG 12)

- Révision de la norme EN 13201
 - Normalisation de l'observation mobile (Annexe EN 13201-4)

EN 13201-4 draft V001

Annex XX
Guidelines for the use of the mobile observer concept for luminance measurement with ILMD

XX.1 Motivation

The use of an ILMD to measure the class M performance criteria of a lighting installation is becoming increasingly common. In the case of static measurements, it is necessary to position all the grid points in the luminance image to calculate the average luminance, the overall uniformity and the longitudinal uniformity from the luminance measurements associated with the grid points and the observation angle could change from the beginning to the end of the considered area. In the case of dynamic measurements, the concept of the mobile observer can be used to have the same observation angle on the relevant area and also to avoid the perspective effect. The grid points are not projected on a single image but rather reconstructed from a set of successive images. This guideline proposes a methodology able to reconstruct the grid of EN13201-3 as used in the lighting calculations from ILMD measurements conducted with the mobile observer concept.

XX.2 Measurement methodology with an angle of observation from the horizontal α

Knowing the height H of the ILMD with respect to the road plane, the measurement points in the longitudinal direction must be positioned at the distance d in the luminance image, with:

$$d = \frac{H}{\tan(\alpha)} \quad (1)$$

NOTE If the height is 1.5 m and the observation angle from the horizontal is 1°, the corresponding distance d is 85.9 m.

Considering that the origin of the coordinates in the image frame is the pixel located at the top left of the image (see Figure 1), the line number r of the image associated with the distance d of measurements is calculated using the pinhole model associated with the characteristics of the ILMD.

$$r = \frac{Hf}{f \cos \theta d + f_h} \quad (2)$$

where f is the focal length in m, p is the pixel size in m, θ is the angle between the optical axis and the horizontal and r_1 is the line number of the image corresponding to the horizon line.

NOTE In the case where the optical axis of the ILMD is parallel to the plane of the roadway ($\theta=0^\circ$), n is equal to half the total number of lines in the image.

pg. 40

EN 13201-4 draft V001

Figure 1: Coordinates of the measurement points in the luminance image

For a line r of the image as illustrated in the Figure 1, it is necessary to define transversely the points of the grid with respect to the considered area defined by a left border L (i.e. left external edge of the roadway), a right border R (i.e. the right external edge of the roadway) and the middle of the considered area M . Let c_1 , c_2 and c_3 be the corresponding column numbers for the line r . Three measurement points are then positioned transversely in each of the traffic lanes. For example, in the case of a two-lane roadway, the column numbers (c_1 to c_4 from left to right in the image) are calculated from the column numbers c_1 , c_2 and c_3 .

$$c_1 = c_2 + \frac{2c_3 - c_1}{2}; c_2 = \frac{2c_2 - c_1}{2}; c_3 = c_4 - \frac{2c_3 - c_1}{2} \quad (3)$$

$$c_4 = c_3 + \frac{2c_2 - c_1}{2}; c_3 = \frac{2c_2 - c_1}{2}; c_4 = c_3 - \frac{2c_3 - c_1}{2} \quad (4)$$

The set of grid points is reconstructed from successive images in order to calculate the values of average luminance and uniformities. A minimum of 30 images must be recorded over a distance corresponding to the one between two consecutive luminaires. If this distance is unknown, an image should be recorded at least every 2 meters.

The distance covered by the measurement vehicle between two successive images must be constant. For this, the speed of the vehicle must be regulated and the frequency of image acquisition must be constant. Another solution could be to trigger the acquisition with an incremental distance encoder system associated with a vehicle wheel. The maximum distance covered during the exposure time shall not be greater than 0.5 m.

The luminance for each grid point may be determined by averaging the reading of adjacent pixels. The angular subtense of the measured road surface shall be not be greater than 2 min of arc in the vertical plane and not greater than 20 min of arc in the horizontal plane and at least 1 min of arc.

pg. 50

EN 13201-4 draft V001

XX.3 Methodology of measurements with an observation angle different from 1° from the horizontal.

The European project EMPRI SURFACE (1) has proposed new observation angles associated with urban driving and active mobility. For example, an angle of 2.25° is recommended for urban driving and an angle of 5° for cyclists. The mobile observer concept is then recommended for these observation geometries by substituting the value of 1° in equation 1 by the new observation angle value. With this methodology, the points of the grid could be defined all the methodological elements and requirements presented in this annex remain unchanged.

1. Muzet V, Bernasconi J, Iacomuzzi P, Liandrat S, Greffier F, Blattner P, et al. Review of road surface photometry methods and devices – Proposal for new measurement geometries. *Lighting Research & Technology*. 2020; 1477153520958454. <https://doi.org/10.1177/1477153520958454>.

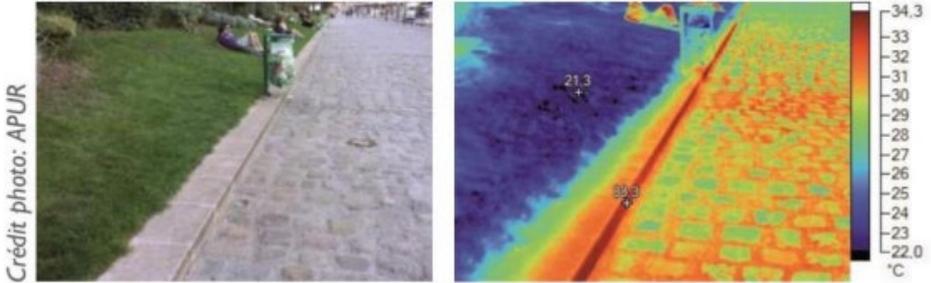
pg. 51

À l'échelle mondiale

Commission Internationale de l'Éclairage (CIE)

- TC 4-50 : Road Surface Characterization for Lighting Applications
 - Actualisation des tables- r standards à 1°
 - Réflexion sur des tables- r standards à 3° ?
- Réintroduction du concept de visibilité dans les critères de qualité d'une installation d'éclairage

Lutte contre les îlots de chaleur urbain (ICU)

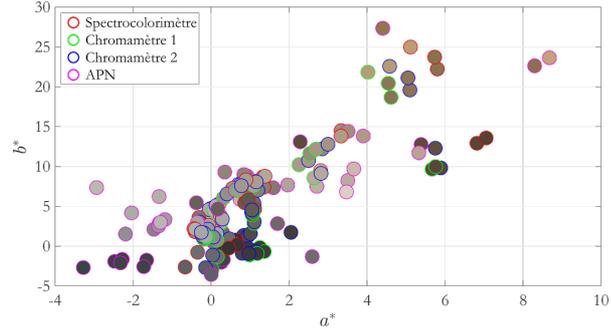
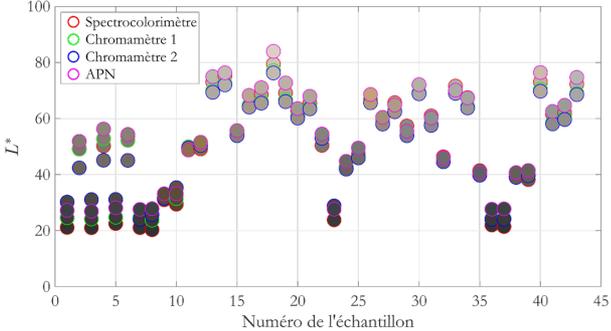
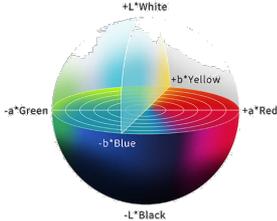


Crédit photo: APUR

Impact des revêtements sur l'absorption/stockage/émission de la chaleur

Lutte contre les îlots de chaleur urbain (ICU)

Lien entre l'albédo et la couleur des revêtements

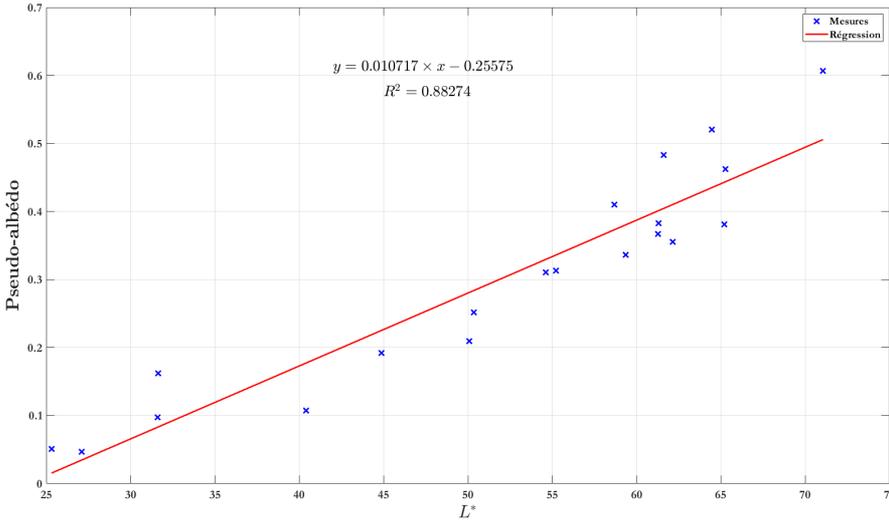
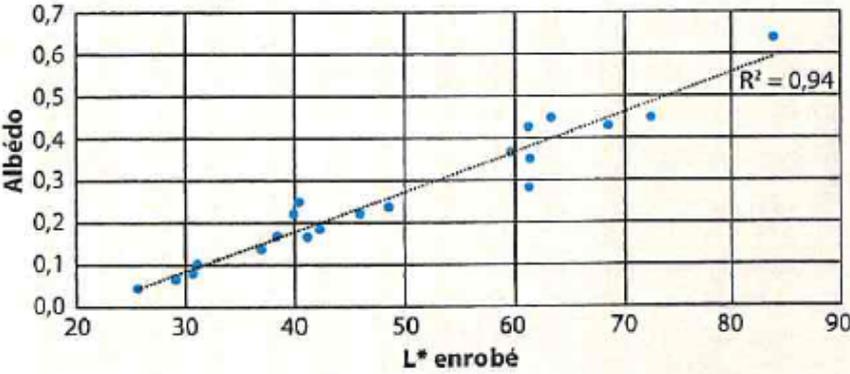


Confort thermique

Lutte contre les îlots de chaleur urbain (ICU)

Lien entre l'albédo et la couleur des revêtements

-Figure 4-
Corrélation entre la luminosité L* de l'enrobé et l'albédo.



© Lafon, R. (2020). ÎLOTS DE CHALEUR URBAINS - Impact des revêtements clairs sur les températures. *Revue Générale des Routes et des Aéroports (RGRA)*(972), 30-35.

Lutte contre les îlots de chaleur urbain (ICU)

Lien entre l'albédo et la couleur des revêtements

Projet

LABELISE

National

ISSU
Innovations et Solutions pour lutter
contre la Surchauffe Urbaine

IREX
Institut pour la recherche appliquée
et l'expérimentation en génie civil

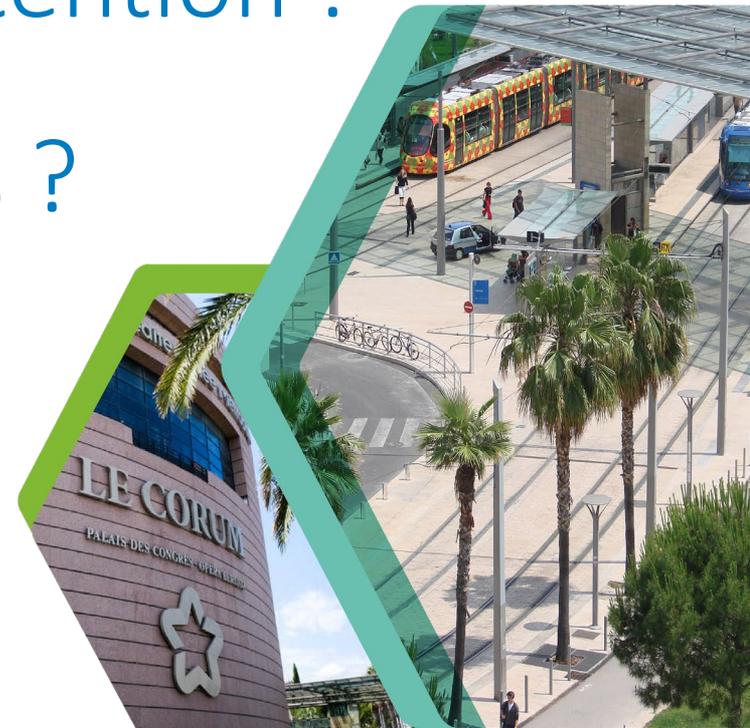
La réduction des impacts énergétiques, environnementaux et sanitaires

Merci pour votre attention !

Des questions ?



Groupe de Travail Revêtements & Lumière



CARACTÉRISATION DE REVÊTEMENTS ROUTIERS & URBAINS POUR UNE OPTIMISATION DE L'ÉCLAIRAGE



LUMINANCE



angle d'observation



LARGE PANEL DE REVÊTEMENTS

CARACTÉRISTIQUES PHOTOMÉTRIQUES DES SURFACES Q_0, S_0

DIMENSIONNEMENT DES INSTALLATIONS D'ÉCLAIRAGE

NORME NF EN 13201

39 revêtements
78 échantillons

$[Q_0, S_0]$ → diversité
→ évolution / temps

calculs simulations

plusieurs cas d'usage
respect de la norme ? puissance installée ? distance entre luminaires ?

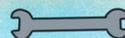
BASE DE DONNÉES



Couleurs

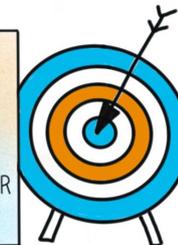
Îlots de chaleur urbains

OUTILS & MÉTHODES



économies!
confort!
sécurité!

PERMETTRE À TOUS D'UTILISER LES CARACTÉRISTIQUES RÉELLES DES REVÊTEMENTS POUR OPTIMISER LES CALCULS D'ÉCLAIRAGE



maîtres d'ouvrage, maître d'oeuvre
éclairagistes, structures de recherche

& filières techniques de production et d'application de revêtements