



Projet d'aménagement du centre-bourg



**Bilan de la consultation du projet en mairie
du lundi 3 janvier au samedi 5 février 2022**

La consultation s'est déroulée du lundi 3 janvier 2022 au samedi 5 février 2022.

Le dossier contenant le plan d'aménagement ainsi qu'une notice descriptive a été tenu à disposition du public en mairie pendant les horaires d'ouverture au public ainsi que sur le site internet de la mairie de Lovagny : <https://lovagny.fr/>

https://lovagny.fr/images/stories/TEMPORAIRES/notice_consultation_public_projet_centre.pdf

[https://lovagny.fr/images/stories/TEMPORAIRES/2 - Plan masse des aménagements.pdf](https://lovagny.fr/images/stories/TEMPORAIRES/2_Plan_masse_des_amenagements.pdf)

Un registre a été ouvert en mairie pour consigner les avis, remarques et questions du public sur le projet. Il était également possible de les envoyer par mail adressé à mairie.lovagny@wanadoo.fr.

Au bilan, 6 avis ont été transmis : 3 directement sur le registre en mairie et 3 par mail.

Le premier avis déposé le 8 janvier 2022 ne porte pas sur le projet d'aménagement du centre et a fait l'objet d'une réponse spécifique de Monsieur le Maire par courrier du 22 janvier 2022.

Les second et troisième avis posent la question de la suppression du carrefour giratoire entre la RD 14 et la RD 64, de l'augmentation de la vitesse induite par la priorité donnée aux usagers de la RD 14 dans le nouveau carrefour par rapport au fonctionnement actuel, et des remontées de queue sur la RD 64 générées par la difficulté à s'insérer sur la RD 14, notamment en direction de Nonglard.

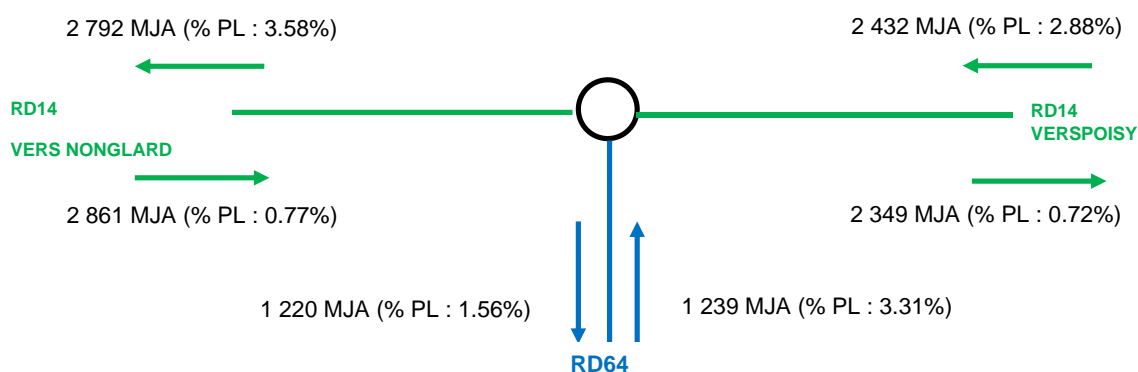
La question est également posée de l'utilisation de béton désactivé sur l'ensemble des cheminements piétons et au niveau de quelques places de stationnement, alors même que ce type de revêtement a un impact carbone très élevé.

Ces deux avis soulignent néanmoins que la sécurisation /mise aux normes des cheminements piétons et les aménagements paysagers du projet amèneront sécurité et harmonie, et que l'aménagement présenté est de qualité.

Réponse aux second et troisième avis :

Concernant la prise de vitesse, cette dernière sera limitée par la mise en place du carrefour en plateau surélevé et par le dévoiement du tracé de la RD 14 dans le carrefour.

En ce qui concerne la priorisation de la RD 14, le Département indique que du fait de leur différence de catégories : Economique (RD14) et Locale (RD64), **la RD 14 plus importante en trafic doit être prioritaire** pour ne pas engendrer de remontées de queue sur cet axe. Le dévoiement et le plateau vont abaisser les vitesses dans le carrefour, cela favorisera l'insertion des véhicules depuis la RD 64 vers la RD 14.



Nous avons fait d'autres propositions d'aménagement au Département prenant en compte ces problèmes de priorité, mais elles n'ont pas été retenues.

La proposition faite de remplacer le dôme central du giratoire par un simple marquage au sol sera encore moins dissuasif pour respecter les trajectoires et sera pire qu'aujourd'hui. En effet, le franchissement de l'îlot central serait davantage facilité avec uniquement de la peinture au sol (PL à contre-sens dans le carrefour !).

En ce qui concerne le béton désactivé, il est utilisé dans le cadre du projet pour différencier, sécuriser et qualifier les zones piétonnes (tout en restant dans un budget contenu). Sa couleur claire est très favorable à la lutte contre l'îlot de chaleur (cf. paragraphe sur le revêtement béton en annexe).

La durabilité des revêtements en béton ciment est supérieure aux revêtements type enrobé. Enfin les formulations sont en train d'être travaillées afin de développer les ciments dits « bas carbone » de type CEM IV (cf. annexe).

Dans le cadre du projet d'aménagement du centre-bourg de Lovagny, nous allons employer des granulats locaux (probablement de Grésy-sur-Aix) ce qui est favorable en termes de bilan carbone.

Concernant son utilisation sous les places de stationnement, on pourrait effectivement ne pas en mettre, mais comme les espaces sont très réduits dans le centre de Lovagny, cela permettrait d'obtenir un effet plus global. Ce point peut parfaitement faire l'objet d'un modificatif que nous arbitrerons en phase PRO/DCE du projet.

Nous rappelons ici que ces places de stationnement sont localisées sur des secteurs déjà artificialisés compris dans les 17 % de surface urbanisée du territoire de Lovagny, les autres 83 % correspondent à des espaces naturels ou agricoles.

Le quatrième avis a été transmis par mail du 31 janvier 2022. Il indique que « c'est un beau projet [...] très intéressant pour le village ». Des précisions sur le traitement de la limite entre le projet et la façade de la maison sise au 81 route de Poisy ont été demandées. Une réponse est apportée directement aux propriétaires pour expliquer ce qu'est un massif de résidentialisation. Il s'agit d'un massif planté (arbustes / couvre-sols et/ou vivaces) pour créer une petite mise à distance par rapport à la façade. Il se situera le long de la façade de la maison sise au 81 route de Poisy. Il sera drainé et la terre protégée par une toile hors sol et un paillage. Eventuellement il sera possible de prévoir une dalle ou un pavé de propreté le long du pied de façade. L'accès à la maison sera en béton désactivé ou en pavés. Un détail de ce secteur pourra être vu en phase PRO/DCE et dans tous les cas un échange se fera au début du chantier avec les riverains concernés.

Dans les deux derniers avis, il est reproché à la Collectivité de dépenser autant d'argent pour aménager le centre-village et pour faciliter la circulation des véhicules, sans résoudre le problème de fond du trafic routier qui pourrait se régler avec la réalisation de la déviation / contournement du village.

Le projet de la déviation / contournement de Lovagny est à l'étude et les travaux ne sont pas encore programmés ni budgétés par le Département. Il ne s'agit pas d'un projet communal.

En attendant la programmation de cette déviation et sa réalisation, l'équipe municipale souhaite réaménager la traversée du centre-village et surtout sécuriser les déplacements des piétons vis-à-vis du trafic existant et croissant sur les RD qui traversent la commune. Ces réaménagements en zone agglomérée relèvent de la compétence de la Commune, après validation du Département.

A deux reprises, dans ces avis, il est indiqué que :

- le nombre de plateaux surélevés va être augmenté par le projet. Ceci est erroné car ce nombre de plateau reste identique. Les plateaux ont été repositionnés de manière stratégique en fonction des aménagements, cheminements et traversées projetés :
 - RD 14 : suppression des plateaux devant la mairie et le cabinet du kinésithérapeute et création de plateaux sur le carrefour avec la RD 64 et au niveau de la sortie du parking derrière l'école ;
 - RD 64 : l'unique plateau en aval de la boulangerie est conservé ;
- les travaux dureront 4 ans. A ce stade, aucun planning n'a été établi. Le projet a été découpé en 5 secteurs distincts pour étaler dans le temps la réalisation des travaux, en fonction de la capacité financière de la commune. Il n'est pas prévu de réaliser 4 ans de travaux en continu. Les travaux les plus impactants pour les usagers seront bien sûr ceux touchant à la chaussée qui nécessiteront forcément des alternats de circulation, mais il faut également rappeler qu'ils impacteront les riverains dans les zones concernées. Ils sont toutefois indispensables pour sécuriser et embellir le centre-bourg de Lovagny et mener à bien le projet porté par l'équipe municipale.

Enfin, il est suggéré dans un des avis reçus en Mairie de déplacer le monument aux morts derrière l'église, vers le Belvédère et le Verger pour créer une place publique conviviale et plus calme. Le souhait de la Collectivité est de conserver le monument aux morts en position centrale dans le village au droit de la place publique qui sera réaménagée, et rendue plus agréable et piétonne dans le cadre du projet. Il est prévu de « retourner » le monument vers le cœur de la place alors qu'il est orienté vers la route aujourd'hui.

Pour mémoire, il est bien prévu d'enfouir les réseaux aériens (électricité/télécom) dans les secteurs concernés par le projet. En général, la Collectivité profite de travaux de réaménagement pour procéder à l'enfouissement des réseaux.

Annexe

Revêtement béton :

Selon Estrada et al. (2017), d'ici 2100, la température moyenne dans les grandes villes du monde pourrait augmenter de 8°C sous l'effet du réchauffement climatique et des îlots de chaleur si rien n'est fait. Basé sur une progression continue des émissions de gaz à effet de serre, 5°C seraient attribués au réchauffement et le reste aux îlots de chaleur générés entre autres par les routes. Dans ce contexte, les entrepreneurs du Québec et d'ailleurs développent de plus en plus des produits dits « verts », « écologiques » ou « respectueux de l'environnement ». Les enrobés tièdes répondent à des critères de développement durable car ils sont produits à des températures moindres, soit de 20°C à 60°C de moins que les enrobés à chaud traditionnels. Mais, une fois posés, ils demeurent noirs. Or, la couleur noire contribue aux îlots de chaleur. Ce sont ces îlots qui rendent les villes plus chaudes. Afin de réduire l'absorption de chaleur, il faudrait donc remplacer les surfaces foncées par des surfaces claires. Les revêtements en béton architectonique clair sont une solution.

Dans un premier temps, il est essentiel de déterminer ce qu'est un îlot de chaleur et l'albédo. La présence d'un îlot de chaleur est établie par la différence de température, en degrés Celsius, entre un milieu naturel et un milieu construit. Un secteur présentant des différences de température de 5 degrés Celsius et plus par rapport à l'environnement naturel est considéré comme un îlot de chaleur (Cavayas et Baudoin, 2008). C'est un phénomène local qui peut varier d'une rue à l'autre. Les matériaux absorbent beaucoup d'énergie solaire et les restituent. Selon Santé Canada (2010), l'albédo (ou réflectance) désigne la capacité d'un matériau de réfléchir la lumière du soleil mesurée sur une échelle de zéro (0) à un (1). Un matériau qui présente un faible albédo absorbe la majeure partie des rayons solaires. La Figure suivante présente divers albédos de l'environnement urbain.



Traduisez les termes « goudron et ciment » par matériaux traités au bitume et au ciment, comme les enrobés bitumineux et les bétons de ciment ou dérivés, pour des applications routières.

Il a été démontré que la couleur du revêtement a un impact au niveau de la température de surface du revêtement. Ainsi, sous des conditions d'ensoleillement et de température ambiante de 27°C, l'écart de la température de surface entre un revêtement coloré et un enrobé noir traditionnel est de l'ordre de :

- 1,5°C entre un revêtement brun et un enrobé noir,
- 2,9°C entre un revêtement rouge brique et un enrobé noir,
- 3,1°C entre un revêtement rouge oxydé et un enrobé noir,
- 3,6°C entre un revêtement beige et un enrobé noir,
- 6,2°C entre un revêtement blanc et un enrobé noir.

Les revêtements en béton ciment sont des revêtements qui offrent une grande durabilité, et pérennité, donc un entretien plus limité.

Il est important de fonctionner avec des carrières locales afin de faciliter d'éventuelles reprises ou agrandissement dans la vie du projet. Le Pays de Savoie est riche en gisement calcaire, granit ou alluvionnaire.

Actuellement les formulations bétons sont en train d'être travaillé afin de développer les ciments dit « bas carbone » de type CEM IV.

Ci-dessous des exemples de bilan carbone de béton livré sur le secteur du grand Annecy avec du matériau de Planaz :

- CEMI SR3 330Kg et 350Kg, respectivement 273 kg CO₂/m³ livré chantier et 289 kg pour la formule en 350.
- CEMI 52.5 330Kg et 350Kg, 272 kg livré chantier et 288 kg en ciment de Montalieu.
- CEMII 330Kg et 350Kg, respectivement 242,5 kg CO₂/m³ livré chantier et 256,4 kg pour la formule en 350.
- CEMIV 330Kg et 350Kg, respectivement 187 kg CO₂/m³ livré chantier et 197,4 kg pour la formule en 350.

Il est important de considérer une formulation en 350kg de ciment pour les destinations routières et 330kg pour les zones non soumises à un salage récurrent l'hiver. (XF4 et XF2).

Par ailleurs, le béton architectonique semble être actuellement une vraie réponse économique et écologiquement améliorée, pour les donneurs d'ordre public et privé.