

# **PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE**

Permis d'aménager N°PA 005046 24 H0005

Projet de réalisation d'un quartier d'habitat  
sur le site dit de Chauveton

COMMUNE D'EMBRUN

**Rapport de synthèse et prise en compte des observations  
recueillies lors de la participation du public par voie  
électronique**



# Sommaire

|                                                                                       |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Préambule.....                                                                        | 3  |
| 1. Rappel du projet .....                                                             | 4  |
| 2. Rappel de la procédure de participation du public par voie électronique .....      | 5  |
| 3. Déroulement de la procédure de participation du public par voie électronique ..... | 7  |
| 3.1. Mise en ligne de l'avis .....                                                    | 7  |
| 3.2. Affichage de l'avis au public .....                                              | 8  |
| 3.3. Publication de l'avis de PPVE dans la presse .....                               | 10 |
| 4. Contenu du dossier de PPVE .....                                                   | 11 |
| 5. Synthèse des observations du public .....                                          | 12 |
| 5.1. Circulation et infrastructures routières .....                                   | 13 |
| 5.2. Environnement et biodiversité.....                                               | 13 |
| 5.3. Eau et assainissement .....                                                      | 13 |
| 5.4. Urbanisme et logement .....                                                      | 13 |
| 5.5. Nuisances et sécurité .....                                                      | 14 |
| 5.6. Alternatives et propositions.....                                                | 14 |
| 6. Réponse et prise en compte des observations du public .....                        | 15 |
| 6.1. Circulation et infrastructures routières .....                                   | 15 |
| 6.2. Environnement et biodiversité.....                                               | 15 |
| 6.3. Eau et assainissement .....                                                      | 16 |
| 6.4. Urbanisme et logement .....                                                      | 16 |
| 6.5. Nuisances et sécurité .....                                                      | 17 |
| 6.6. Alternatives et propositions.....                                                | 17 |
| 7. Annexe 1 (observations du public) .....                                            | 18 |
| 8. Annexe 2 (Actualisation de l'étude de trafic) .....                                | 51 |



# Préambule

Le présent document constitue la synthèse de la procédure de Participation du Public par voie Electronique (PPVE) préalable à la délivrance du permis d'aménager N°PA 005046 24 H0005 portant sur l'aménagement du site dit de Chauveton sur la commune d'Embrun dans le département des Hautes-Alpes.

A ce titre, il a vocation à rendre compte des contributions du public, de manière synthétique. La mise à disposition du dossier du permis d'aménager N°PA 005046 24 H0005, qui a donné lieu à une procédure de participation du public par voie électronique, a été organisée du 11 juillet 2025 à 9h au 11 août 2025 à 17h.

Ledit dossier mis à disposition comprend :

- La mention des textes régissant la PPVE ;
- La décision de Monsieur le Préfet de la région Provence Alpes Côte d'Azur relative à la réalisation d'une évaluation environnementale prise en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, après examen au cas par cas du projet de création de logements et d'un parc sur le secteur dit de « Chauveton » sur la commune d'Embrun en date du 24/02/2023 ;
- L'étude d'impact et le résumé non technique de l'étude environnementale ;
- L'avis délibéré de la MRAe n°002580/AP en date du 10/06/2025 accessible sur le site internet : <https://evaluation-environnementale.developpement-durable.gouv.fr/#/public/portalReviews> ;
- Le mémoire en réponse de l'avis de la MRAe rédigé par l'aménageur ;
- Le dossier de demande de permis d'aménager n° PA 005046 24 H0005 ;
- Les avis émis par les services consultés sur la demande de permis d'aménager ;
- L'avis préalable à l'ouverture de la procédure de Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) ;
- L'arrêté municipal n°2025-493 portant ouverture et organisation de la PPVE.

Ce document de synthèse présente le contexte du projet, le déroulement de la procédure et rapporte les avis remis via l'adresse électronique dédiée. Il précise également

# 1. Rappel du projet

Le projet se décompose en deux grandes zones géographiques liées aux particularités du terrain :

- Phase 1 : au nord-ouest du vallon correspondant au présent permis d'aménager n° PA 005046 24 H0005. Cette phase comprend :
  - Une opération immobilière comprenant 155 logements (17 lots individuels à bâtir, 38 maisons individuelles groupées dont 9 en Prêt Social Location Accession et 100 logements collectifs dont 40 en Prêt Social Location Accession) pour une surface de plancher maximale de 16 280 m<sup>2</sup> sur une superficie de 69 967 m<sup>2</sup> de terrain ; Le projet prévoit la réalisation de 155 logements destinés à l'habitat avec la décomposition suivante :
  - Un parc paysager permettant de valoriser le vallon, de préserver les zones humides et d'assurer la gestion des eaux pluviales ;
  - La voie principale qui traverse la phase 2 de l'opération.
- Phase 2 : au sud-est du vallon dont le propriétaire est la commune d'Embrun. La programmation envisagée est la suivante :
  - 92 logements dont 19 logements sociaux ;
  - 4090 m<sup>2</sup> de bureaux ;
  - 700 m<sup>2</sup> de locaux associatifs

Il est précisé que cette seconde phase n'est pas incluse dans la présente demande de permis d'aménager. Elle fera l'objet d'autres demandes d'autorisations d'urbanisme.



## 2. Rappel de la procédure de participation du public par voie électronique

La procédure de participation du public par voie électronique est régie notamment par les articles L.123-19, R. 123-46-1 du Code de l'environnement.

Pour rappel, et en application de l'article R.122-2 rubrique 39 du code de l'environnement, le permis d'aménager du site de Chauveton a été soumis à examen au cas par cas auprès de l'autorité environnementale compétente, conformément aux dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement (demande en date du 20 janvier 2023).

Le Préfet de la Région PACA, en tant qu'autorité environnementale, a décidé, par décision en date du 24 février 2023, de soumettre le projet à étude d'impact.

En application des articles L.122-1 et R.122-7 du code de l'environnement « V. - Lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée est transmis pour avis à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet ».

L'étude d'impact a ainsi été transmise à l'autorité environnementale le 11 avril 2025 dans le cadre de l'instruction du Permis d'Aménager n°PA 005046 24 H0005.

La Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) a rendu son avis en date du 10 juin 2025. Cet avis a été mis en ligne sur le site internet de la MRAe accessible sur le site internet : <https://evaluation-environnementale.developpement-durable.gouv.fr/#/public/portalReviews>.

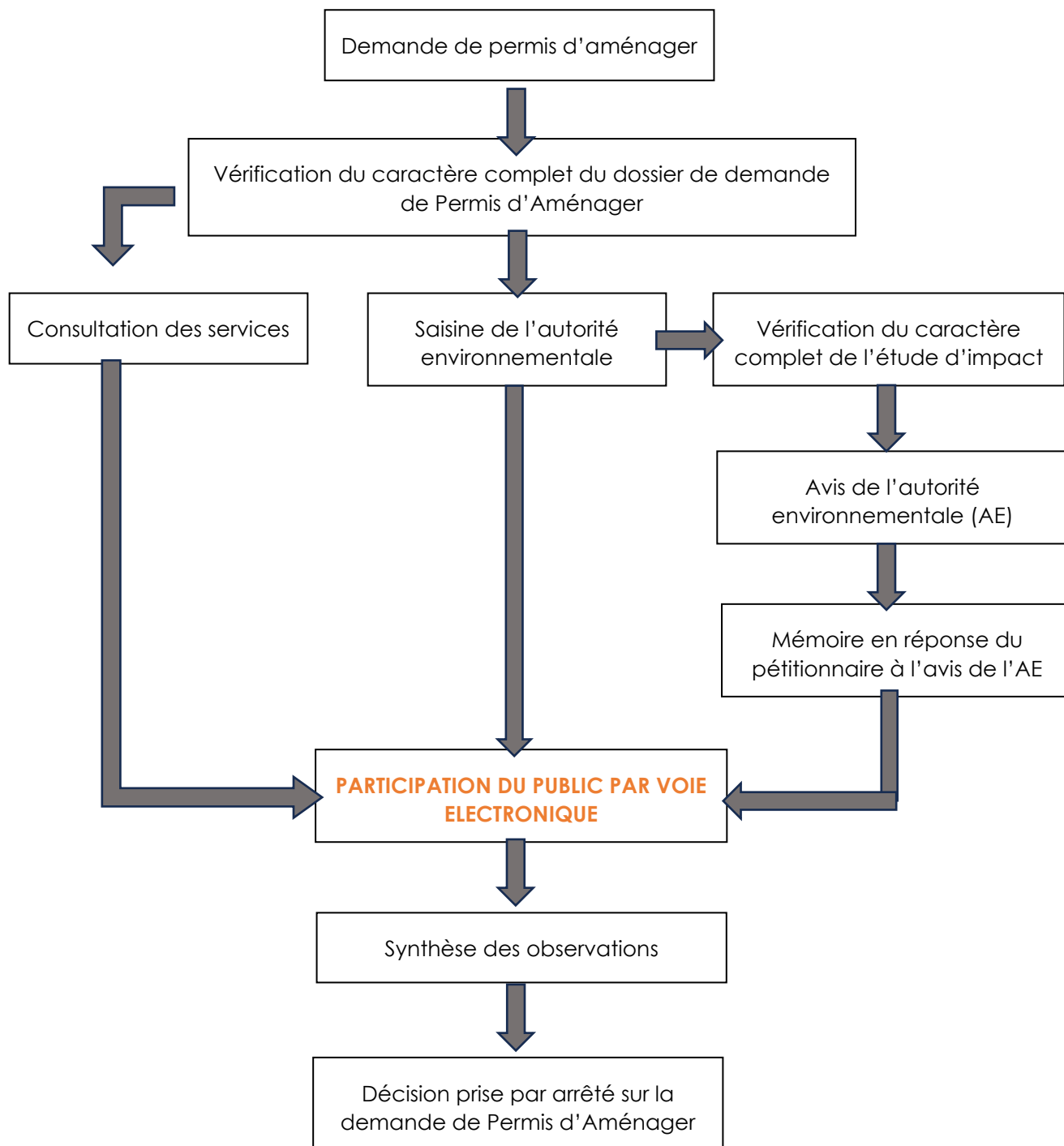
La SAS PRO&IMMO, accompagné de la commune d'Embrun, a rédigé, suite à l'avis rendu par la MRAe, un mémoire en réponse en juin 2025. Ce mémoire a été joint au dossier de PPVE.

Le Maire d'Embrun est l'autorité compétente pour prendre une décision sur la demande de Permis d'Aménager n° PA 005046 24 H0005. Cette décision prendra la forme d'un arrêté pris au nom de la commune. A l'issue de la participation du public :

- dans un délai qui ne peut être inférieur à 4 jours à compter de la clôture de la participation,
- et au plus tard à la date de publication de la décision concernant la demande de Permis d'Aménager n° PA 005046 24 H0005,
- pendant une durée de 3 mois minimum,

La Mairie d'Embrun rendra public, par voie électronique sur le site internet dédiée à la procédure <https://www.registre-dematerialise.fr/6394> ainsi que sur le site internet de la commune [www.ville-embrun.fr](http://www.ville-embrun.fr), un dossier comprenant notamment la synthèse des observations et propositions du public déposées par voie électronique, avec l'indication de celles dont il a été tenu compte et les motifs de la décision.

**Synoptique de la procédure d'obtention du permis d'aménager**



## 3. Déroulement de la procédure de participation du public par voie électronique

Par arrêté n°2025-493 en date du 19/06/2025, Madame le Maire d'Embrun a défini les modalités de la Participation du Public par Voie Electronique.

La participation du public s'est déroulée du 11 juillet 2025 à 9h00 au 11 août 2025 à 17h00 soit pendant 32 jours consécutifs.

Conformément à l'article R.123-46-1 du code de l'environnement, le public a été informé par un avis mis en ligne sur le site internet de la commune : [www.ville-embrun.fr](http://www.ville-embrun.fr) ainsi que par un affichage en mairie et sur les lieux concernés par le projet quinze jours avant l'ouverture de la participation électronique du public. L'avis est en outre publié dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département concerné, à savoir le Dauphiné Libéré et Alpes et Midi.

### 3.1. Mise en ligne de l'avis

En date du 19/06/2025, l'avis de la PPVE a été mis en ligne sur le site internet de la commune d'Embrun à savoir : [www.ville-embrun.fr/projet-domaine-chauveton](http://www.ville-embrun.fr/projet-domaine-chauveton).



**PROJET DOMAINE DE CHAUVETON**

**Projet de réalisation d'un quartier d'habitat sur le site dit de Chauveton  
COMMUNE D'EMBRUN (05200)**

**AVIS DE PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE**  
Relatif à la demande de permis d'aménager N°PA 005046 24 H0005

Participation du public par voie électronique du 11 juillet 2025 à 9h au 11 août 2025 à 17h inclus soit 33 jours consécutifs.

En application des dispositions de l'article L. 123-19 du code de l'environnement, une procédure de participation du public par voie électronique, préalable à la délivrance

L'avis de PPVE et l'arrêté n°2025-493 en date du 19/06/2025 ont également été mis en ligne sur la page : <https://www.registre-dematerialise.fr/6394>.



REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ  
CONSULTATION & ENQUÊTE PUBLIQUE

EMBRUN : PPVE - évaluation environnementale de la phase I du projet d'aménagement du site de « Chauveton » - Permis d'aménager N° PA 005046 24 H0005

Présentation

Présentation de la participation du public par voie électronique (PPVE)

Ce site web est clos depuis le lundi 11 août 2025 à 17:00



EMBRUN : PPVE - évaluation environnementale de la phase I du projet d'aménagement du site de « Chauveton » - Permis d'aménager N° PA 005046 24 H0005

Une Participation du Public par Voie Electronique (PPVE) relative à l'évaluation environnementale de la phase I du projet d'aménagement du site de « Chauveton » en zone IAUa1, IAUa2 et N du PLU en vigueur

Information du public

Utilisez le ou les boutons ci-dessous pour télécharger les documents

Arrêté de PPVE

Avis de PPVE

L'objectif de ce site web est de permettre au public de prendre connaissance plus facilement du projet puis de consigner ses contributions et propositions.

Partagez sur les réseaux sociaux

l'adresse de ce site web de participation citoyenne.

Partager 0 Post

## 3.2. Affichage de l'avis au public

L'affichage de l'avis de PPVE a été effectué en Mairie d'Embrun depuis le 25/06/2025 (panneau situé au niveau de l'entrée de la Mairie).

Depuis le 25/05/2026, l'avis de PPVE a été affiché sur les lieux du projet par la mise en place de 2 panneaux installés aux entrées basse et haute du site sur la route de Chalvet.





Enfin, l'arrêté n°2025-493 en date du 19/06/2025 a été affiché sur les panneaux situés au niveau de l'entrée de la Mairie le 20/06/2025.



### 3.3. Publication de l'avis de PPVE dans la presse

Le public a été informé de la procédure de PPVE par un avis publié dans deux journaux (rubriques annonces légales), à savoir :

- Le Dauphiné Libéré édition du 23 juin 2025 ;
- Alpes et Midi édition du 26 juin 2025 ;



## 4. Contenu du dossier de PPVE

Le dossier de PPVE mis à disposition comprend :

- La mention des textes régissant la PPVE ;
- La décision de Monsieur le Préfet de la région Provence Alpes Côte d'Azur relative à la réalisation d'une évaluation environnementale prise en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, après examen au cas par cas du projet de création de logements et d'un parc sur le secteur dit de « Chauveton » sur la commune d'Embrun en date du 24/02/2023 ;
- L'étude d'impact et le résumé non technique de l'étude environnementale ;
- L'avis délibéré de la MRAe n°002580/AP en date du 10/06/2025 accessible sur le site internet : [https ://evaluation-environnementale.developpement-durable.gouv.fr/#/public/portalReviews](https://evaluation-environnementale.developpement-durable.gouv.fr/#/public/portalReviews) ;
- Le mémoire en réponse de l'avis de la MRAe rédigé par l'aménageur ;
- Le dossier de demande de permis d'aménager n° PA 005046 24 H0005 ;
- Les avis émis par les services consultés sur la demande de permis d'aménager ;
- L'avis préalable à l'ouverture de la procédure de Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) ;
- L'arrêté municipal n°2025-493 portant ouverture et organisation de la PPVE.

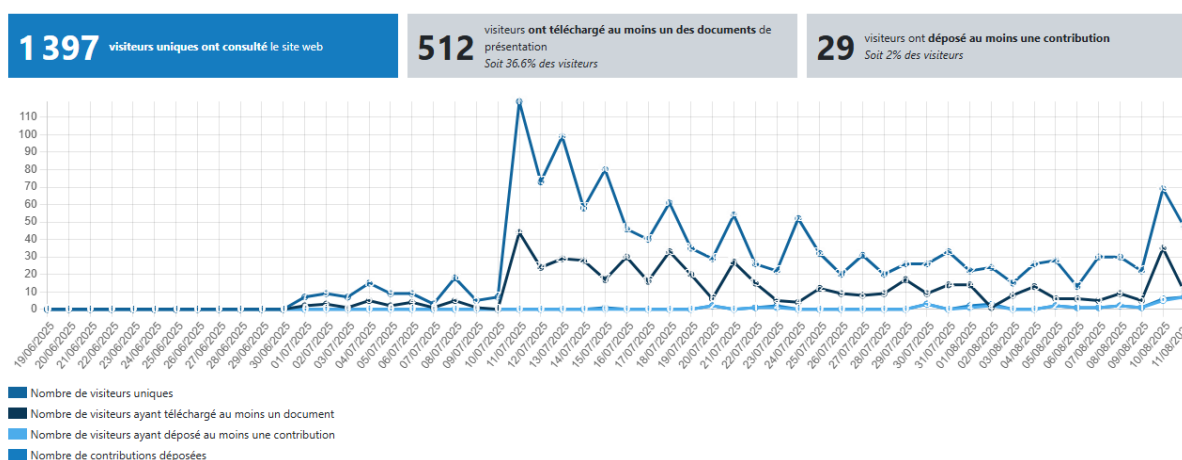


## 5. Synthèse des observations du public

Le dossier de PPVE a été largement consulté par la population avec 1397 visiteurs sur le site internet dédié à la consultation. 512 personnes ont téléchargé les documents. Seulement 2% des visiteurs ont déposé des contributions.

### Extrait du tableau de bord de suivi de la fréquentation du site internet de la procédure

#### Fréquentation



Seulement 34 contributions ont été déposées dont 17 sont anonymes. Les contributions 5 et 6 / 10 et 11 / 23 et 24 sont les mêmes ou un ajout de la même personne. D'une façon générale, même s'il est nécessaire de relativiser le propos au regard du faible nombre de contributions par rapport à la fréquentation du site (2%), la grande majorité des contributions exprime une opposition au projet tel qu'il est présenté. Les principaux motifs de désaccord sont l'impact négatif sur le cadre de vie, le paysage et l'environnement, l'inadaptation des infrastructures actuelles, le faible bénéfice attendu pour les habitants permanents et la priorité accordée aux intérêts des promoteurs plutôt qu'aux besoins locaux. 6 thèmes ressortent d'une façon prioritaire :

- Circulation et infrastructures routières
- Environnement et biodiversité
- Eau et assainissement
- Urbanisme et logement
- Nuisances et sécurité
- Alternatives et propositions

La présente synthèse est organisée autour de ces 6 thèmes. Toutefois, l'ensemble des contributions et des pièces jointes associées sont présentes en annexe du présent document.

## 5.1. Circulation et infrastructures routières

De nombreuses contributions soulignent que la route de Chalvet est inadaptée pour absorber le trafic supplémentaire généré par le projet. Cette route est décrite comme étroite, sinueuse et ponctuée de virages dangereux, en particulier au Moulin, à la boucle des Chardouires et au Futur antérieur. Les points critiques identifiés incluent l'alternat à la passerelle de la gare, le carrefour du pont SNCF, le croisement difficile avec des véhicules lourds et la cohabitation problématique avec les piétons et les cyclistes, notamment près de la cité scolaire. Les habitants craignent que la phase de travaux génère un trafic important d'engins lourds, avec son lot de nuisances, de dégradations de la chaussée, de bruit et de poussière. Certains proposent de créer un accès alternatif, par exemple via la piste RTE ou par Pontfrache, ou d'élargir les virages existants et de sécuriser les passages piétons. Les études de trafic existantes sont critiquées pour leurs erreurs de calcul, leur sous-estimation des flux réels et leur absence de prise en compte des heures de pointe et de l'impact du futur pôle d'activités.

## 5.2. Environnement et biodiversité

Le site du projet est perçu comme un espace à forte valeur écologique, abritant notamment des espèces protégées comme l'écrevisse à pattes blanches, ainsi qu'une faune variée composée de chevreuils et d'oiseaux. Plusieurs contributions rappellent que le terrain comprend une zone humide avec des ruisseaux permanents et un sol marécageux par endroits, ce qui accroît le risque de ruissellement, d'inondations et de glissements de terrain. L'artificialisation des sols est considérée comme une perte irréversible pour la biodiversité locale et l'agriculture. Par ailleurs, la présence de bâtiments contenant de l'amiante constitue un problème sanitaire et environnemental.

## 5.3. Eau et assainissement

De nombreux participants s'inquiètent de la capacité des ressources en eau potable à satisfaire la hausse de population induite par le projet. Le réseau d'assainissement est jugé obsolète, la station d'épuration existante dégageant des odeurs désagréables. La date de mise en service d'une nouvelle station d'épuration n'est pas connue, ce qui alimente les doutes. La gestion des eaux pluviales est également critiquée, avec la crainte d'inondations et de glissements de terrain. Certains regrettent l'absence de solutions comme la récupération des eaux de pluie pour l'arrosage.

## 5.4. Urbanisme et logement

Le projet est jugé trop ambitieux, avec ses 155 logements prévus en phase 1 et 92 supplémentaires en phase 2, ce qui représenterait une densité excessive pour le secteur. Plusieurs contributions craignent qu'une part importante des logements devienne des résidences secondaires, et demandent que la commune utilise les outils juridiques récents pour réserver ces logements à des résidences principales. Les bénéfices pour la population locale sont jugés faibles, car les prix seront trop élevés pour de nombreux Embrunais, notamment les actifs, les saisonniers et les étudiants. L'ordre des phases est également contesté : certains estiment qu'il faudrait commencer par la phase 2, consacrée à la dépollution et à la réhabilitation, avant de lancer de nouvelles constructions. Enfin, un manque de vision

---

stratégique à long terme est dénoncé, la commune n'ayant pas de SCOT en vigueur et modifiant le PLU de manière ponctuelle.

## 5.5. Nuisances et sécurité

Les riverains craignent un accroissement important du bruit, des poussières et des vibrations pendant les travaux. La sécurité des piétons et des cyclistes est considérée comme un enjeu majeur, en particulier aux abords de la cité scolaire où le croisement avec un trafic dense pourrait devenir dangereux. Les problèmes de stationnement sauvage déjà observés pourraient s'aggraver avec l'arrivée de nouveaux habitants et visiteurs.

## 5.6. Alternatives et propositions

Certains participants suggèrent des projets alternatifs qui seraient plus bénéfiques pour la commune, comme :

- la construction d'une résidence senior et d'habitats intergénérationnels,
- le déplacement du centre aéré dans un cadre naturel,
- la création d'un centre d'oxygénation ou de rééducation pour sportifs,
- le développement d'activités économiques innovantes comme la cyber-économie,
- la création d'un parc arboré,
- un espace de promenade,
- un lieu culturel ou sportif

Il est également proposé de réduire l'ampleur du projet, de privilégier la réhabilitation avant toute nouvelle construction, et de renforcer la dimension environnementale avec la récupération d'eaux pluviales ou l'installation de panneaux photovoltaïques.



## 6. Réponse et prise en compte des observations du public

Les observations de la population croisent les problématiques identifiées dans le cadre de l'élaboration du dossier et la concertation réalisée. Il est proposé une réponse en fonction des thématiques évoquées.

### 6.1. Circulation et infrastructures routières

Concernant les difficultés d'accès au site en raison des infrastructures existantes, il est précisé que la route de Chalvet est à même de supporter le trafic supplémentaire de ce projet et des quartiers existants. La route n'est pas en situation de saturation. Toutefois, des aménagements ponctuels seront envisagés en particulier au droit des virages dangereux mais aussi pour prolonger les cheminements piétons jusqu'au site de projet. Au niveau de l'avenue du Général Nicolas, il est précisé que le conflit d'usage au bénéfice des piétons s'établit essentiellement le matin aux alentours de 8h en période scolaire et ce pour une petite quinzaine de minutes. Sur cette période, effectivement les piétons sont prioritaires. Les études mobilités menées par le cabinet IRIS conseil pour le compte de la commune ont permis de proposer des aménagements ponctuels pour améliorer cette situation.

Des solutions alternatives d'accès ont été étudiées depuis Pontfrache ou depuis la piste RTE. Toutefois, ces aménagements, outre leur coût, conduisent à des incidences environnementales supplémentaires alors même que la route de Chalvet peut supporter les aménagements proposés.

En phase chantier, aucune solution alternative n'est possible pour accéder au site de Chauveton. La SAS Pro&Immo s'engage à limiter les désagréments pour les riverains. Rappelons toutefois que la route de Chalvet est une ancienne route départementale et une voie publique à même de supporter ce trafic.

Enfin, les études de mobilités menées par la société IRIS conseil ont été mises à jour afin de préciser les aménagements ponctuels à réaliser en aval du site (trottoir, virage, priorités, etc.). Ces aménagements ne sont pas directement imposés par l'aménagement du site mais pour améliorer la situation existante. Pour information, les calculs présentés ne sont en rien erronés.

### 6.2. Environnement et biodiversité

Le projet fait l'objet d'une autorisation environnementale délivrée par le préfet. Ces approfondissements sont en cours pour la gestion de l'écrevisse à pattes blanches et les mesures compensatoires. Ces éléments seront fournis dans ce dossier. A défaut d'obtention de l'autorisation environnement, le projet ne pourra se réaliser.

Concernant les bâtiments contenant de l'amiante, la commune est consciente des enjeux. La déconstruction de ces bâtiments nécessite des réflexions plus abouties dans le cadre de la

phase 2 et des études de pollution plus poussées que celles existantes ce qui conduit entre autre au décalage dans le temps de cette phase.

## 6.3. Eau et assainissement

Concernant l'eau potable, les études menées mettent en évidence la nécessité de reprendre le réseau d'eau potable et de créer un nouveau réservoir en amont du site (OA0621) qui permettra de sécuriser l'ensemble de la route de Chalvet. La ressource en eau potable est suffisante dans le cadre de l'arrêté préfectoral qui octroie 90 m<sup>3</sup>/heure. Ce volume n'est aujourd'hui par totalement utilisé (à termes moins de 50% du volume total des ressources de l'unité de distribution).

Concernant la station d'épuration, le projet est en cours et un planning est établi conjointement avec les services de l'Etat, en particulier la police de l'eau. Il est prévu une mise en service de la nouvelle station d'épuration en 2028. Précisons qu'aucun permis de construire ne pourra être délivré sur le projet de Chauveton sans cela.

La gestion des eaux pluviales fait l'objet d'un dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau dans le dossier d'autorisation environnementale. Ce point a été particulièrement étudié avec les services de l'Etat en lien avec les enjeux de biodiversité. Une stratégie complémentaire pourra être envisagée pour récupérer partiellement les eaux de pluies pour l'arrosage dans le cadre des permis de construire des maisons individuelles.

## 6.4. Urbanisme et logement

En préambule, rappelons, que l'opération est issue de réflexions anciennes et d'une acquisition du foncier par l'établissement public foncier PACA dont le but est de produire du logement. A date des études (2017 à 2021), les outils réglementaires actuellement en vigueur n'existaient pas. La commune d'Embrun, en lien avec l'EPF PACA, a engagé un processus d'Appel à Manifestation d'Intérêt qui a conduit au recrutement de la SAS Pro&Immo et à une signature de promesse de vente engageant les deux parties. C'est sur la base de cette promesse de vente que la SAS Pro&Immo et la commune travaille aujourd'hui. Sauf à annuler la procédure et à payer des indemnités compensatrices, la commune n'est pas en capacité de faire évoluer les clauses de la promesse. En conséquence, la première phase d'aménagement prévoit la réalisation de 49 logements sociaux (PSLA), soit légèrement plus de 30% du volume total. Ces logements sont garantis en résidence principale. En phase 2, la commune s'engage à mobiliser les dispositions de la très récente (qui n'existait pas lorsque la procédure a été engagée) loi LEMEUR et de mettre en place la servitude de résidence permanente en application des dispositions du code de l'urbanisme, c'est-à-dire, de réaliser que des logements pour de la résidence principale.

Concernant le volume de logement de la phase 1, l'équilibre financier d'opération ne permet pas de revoir à la baisse ce volume. Le linéaire de voirie ainsi que l'aménagement du parc conduisent à des coûts d'aménagements significatifs qu'il est nécessaire d'équilibrer. Par ailleurs, comme exposé dans le dossier d'étude d'impact, la commune d'Embrun a un besoin en logement de plus de 1500, d'ici à 2050, pour répondre à la croissance démographique estimée et au desserrement de la population. Le site de Chauveton dans sa totalité contribue à répondre à ce besoin

Enfin, au niveau des phases, la phase 2 ne peut être envisagée comme une première phase d'aménagement en raison des études complémentaires à mener sur les bâtiments existants pour envisager leur réhabilitation (Le Château) ou leur déconstruction. Des études de pollution complémentaire ainsi que des programmations plus fines sont attendues. Le site est aussi plus complexe au niveau de la gestion des eaux pluviales en raison de son appartenance à un autre bassin versant.

Comme évoqué par ailleurs, la réalisation de ce type d'opération est particulièrement longue au regard de la réflexion nécessaire et des étapes réglementaires à franchir. Inverser les phases conduirait à une impossibilité de produire des logements avant une dizaine d'années alors même que la population embrunaise souffre du manque d'offre. Le projet de Chauveton s'inscrit dans les réflexions du SCoT en cours d'élaboration (opposabilité envisagée fin 2026) et du PLU en cours de révision générale.

## 6.5. Nuisances et sécurité

La commune et la SAS Pro&Immo s'engage à limiter les nuisances et à assurer la sécurité du site en lien avec les réponses apportées sur la mobilité.

## 6.6. Alternatives et propositions

Concernant les alternatives d'aménagements proposées par certains habitants, il est précisé que le projet de Chauveton dans son ensemble intègre un parc, une aire de jeu, un espace de promenade et des activités économiques.

Sur la phase 2, la programmation n'est pas définitivement établie. Des évolutions pourront être envisagées avec la possibilité de réfléchir à la construction d'une résidence seniors ou d'habitats intergénérationnels en lien et place d'un programme de logements.

## 7. Annexe 1 (observations du public)



# **EMBRUN : PPVE - évaluation environnementale de la phase I du projet d'aménagement du site de « Chauveton » - Permis d'aménager N° PA 005046 24 H0005**

<https://www.registre-dematerialise.fr/6394/>

## **Dates**

Du vendredi 11 juillet 2025 à 09h00 au lundi 11 août 2025 à 17h00

## **Arrêté d'ouverture**

Arrêté municipal n° 2025-493 du 19 juin 2025

## Contribution n°1 (Email)

Proposée par Valérie Orofiamma  
(oro.pub@wanadoo.fr)  
Déposée le mardi 15 juillet 2025 à 18h04

### avis de participation relatif à la demande de permis d'aménagement d'un quartier d'habitat sur le domaine de Chauveton

Objet : avis de participation relatif à la demande de permis d'aménagement d'un quartier d'habitat sur le domaine de Chauveton

Madame le Maire,

Concernant l'aménagement du Domaine de Chauveton en quartier d'habitat, je me permet de vous faire part de mon désarroi, ma déception, et mon inquiétude quant à la concrétisation de ce projet.

Tout d'abord, je suis à la fois déçue et surprise de cette décision. En effet, à l'heure où la conscience écologique individuelle s'avère plus que nécessaire et vitale face aux aléas et catastrophes naturelles provoqués par les dérèglements climatiques qui se multiplient sur l'ensemble du territoire français, ce projet de construction de 155 habitations sur une surface constructible d'un peu plus de 1,6 ha, va à contrecourant des mesures de préservation et de sauvegarde des habitats naturels (se réduisant de plus en plus comme peau de chagrin) . Un projet d'une telle ampleur est-il nécessaire et raisonnable ?

De plus, je suis inquiète pour moi-même mais aussi pour l'ensemble des habitants du quartier Chalvet par rapport à la préservation de la qualité de vie dont nous bénéficions jusqu'à présent et ce, pour les raisons suivantes :

- Risque accru des incendies et de problèmes de gestion de l'eau à cause d'une densité de population trop importante ( 155 habitations concentrées sur une surface constructible d' 1,6 ha)
- Accroissement drastique du nombre de voitures avec des conséquences immédiates et réelles subies à court, moyen et long terme : impact direct sur la circulation sur une route déjà très fréquentée et dont les voitures roulent à vive allure avec donc risque accru d'accidents ; augmentation importante des émissions de CO2 avec des conséquences directes impactant la santé respiratoire de nos concitoyens
- Problème de l'amiante dans les bâtiments existants qui seront démolis ou réhabilités : risque accru sur la santé \*
- Et enfin, ce qui me touche personnellement le plus et me rend à la fois triste et en colère : l'impact désastreux de ces travaux de construction sur la faune locale, les espèces protégées, la végétation , et l'abatage d'arbres et d'arbustes si précieux et nécessaires pour les bienfaits qu'ils nous procurent non seulement en épisode de canicules mais aussi tout au long de l'année en luttant efficacement et gratuitement contre la pollution de l'air qui s'accroît même à présent sur une ville de montagne comme Embrun.

Vous le comprendrez donc Madame le Maire, je ne peux malheureusement pas m'opposer moi seule à la réalisation de ce projet et j'espère ne pas devoir quitter cette belle et jolie ville d'Embrun que vous gérez si bien depuis plusieurs années , mais je reste dubitative et vraiment navrée si ce projet se concrétise tel qu'il est annoncé actuellement.

J'espère de tout cœur que des compromis et aménagements à défaut de revirements seront possibles car à mon humble avis, plus que nécessaires .

Bien Cordialement,  
Valérie Orofiamma

---

## Contribution n°2 (Web)

Proposée par JACQUET, Gwenaëlle et Hervé  
(gh.jacquet05200@gmail.com)  
Déposée le dimanche 20 juillet 2025 à 09h14  
Adresse postale : 2 Rue de la Petite Contre Allée, 05200 Embrun, France 05200 Embrun

Nous habitons juste au dessus du domaine de Chauveton. Même si nous nous réjouissons que ce site soit enfin aménagé, nous ne voulons pas perdre la quiétude qui caractérise ce secteur d'Embrun. La création de 155 logements va entraîner une circulation de véhicules trop importante pour la route de Chalvet. Celle-ci sera-elle aménagée en conséquence ? Les réseaux d'eaux propres et usées vont-ils être réajustés ? Où vont être implantés les poubelles ? Comment va être géré le stationnement d'environ 300 véhicules supplémentaires ? ( Sans compter les promeneurs qui viendront se divertir dans le parc ). Si sur le papier, la mixité sociale est une excellente chose, le recul nous permet de savoir que la réalité est souvent différente : nuisance sonore, trafics en tout genre, incivilités..... . Merci de vous engager à y veiller !

---

## Contribution n°3 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le dimanche 20 juillet 2025 à 23h44

Madame le Maire,

Je suis conscient que la création de nouveaux logements sur Embrun est nécessaire et que les zones constructibles sont aujourd'hui limitées...

Je suis conscient que le domaine Chauveton est un lieu visé par les promoteurs immobiliers...

Mais je suis surtout conscient de l'impact qu'un tel projet aura sur le milieu d'une part et sur le quotidien de l'ensemble des riverains de Chalvet. De toute évidence le Hameau de Chalvet sera totalement dénaturé.

Nous sommes heureux et fiers de vivre sur ce magnifique territoire qui jusqu'à présent demeure préservé et c'est en partie grâce à vous Madame le Maire.

Nous ne parlons pas ici de quelques habitations supplémentaires intégrées par ci par là, mais de la création de 155 logements sur une zone réensauvagée qui présente un intérêt écologique considérable, sur notre lieu de vie, pour notre commune.

Quelque soit les aménagements envisagés sur cette "zone naturelle", les impacts seront considérables et irréversibles pour le milieu et les espèces implantées.

A l'heure où la préservation du patrimoine naturel devrait être une priorité, nous bétonnons...

Montrons l'exemple, protégeons ce poumon vert, créons un parc arboré, un espace de promenade, un lieu culturel en pleine nature, un lieu de résidence pour les artistes, une zone d'exposition, un théâtre de verdure, (...).

Un lieu qui apportera une cohérence territoriale et qui améliorera davantage la qualité de vie des Embrunais et des touristes.

Je suis conscient que la balance est biaisée et que la manne financière raser sans doute les vieux arbres de ce parc qui ne peuvent plaider la cause...

Madame le Maire, j'espère de tout cœur que le domaine Chauveton, évoluera vers un projet vertueux en faveur de la nature et du bien être des habitants...

---

## Contribution n°4 (Web)

Proposée par ARCIS Monique

(jacky.arcis@wanadoo.fr)

Déposée le mardi 22 juillet 2025 à 16h34

Adresse postale : 56 route de Chavet 05200 EMBRUN

Ce projet est d'une trop grande ampleur.

Ce site magnifique devrait être utilisé à d'autre fin que de l'immobilier.

De plus la route de Chalvet ne va pas pouvoir supporter une circulation aussi importante (virages ...)

Au vu du contexte climatique et environnemental actuel (problème d'eau ...) est- il judicieux de construire autant de logements sur ce site ? qui seront je crois pour moitié des locations touristiques.

La qualité de vie et l'authenticité de la ville d'Embrun vont en être impactés, dommage !!

---

## Contribution n°5 (Web)

Proposée par PALOMBA Dominique

(dlcpalomba@orange.fr)

Déposée le mercredi 23 juillet 2025 à 16h25

Adresse postale : 80 Route de Chalvet 05200 EMBRUN

Madame, Monsieur,

Au vu des analyses et interrogations de la Préfecture de la Région PACA en date du 24/02/23 et de l'Avis délibéré de la MRAe 002580/A P en date du 10.06.2025 sur les points suivants portant sur un PROJET D'AMENAGEMENT SUR UNE ZONE DE 20 HA :

- Impact environnemental
- Impact sur les espèces végétales et animales dans le cadre du Parc National des Ecrins et NATURA 2000
- Impact paysager
- Impact de ruissellement et pollution pendant les travaux phase 1 (2026/2031)
- Autorisation de dérogation à la législation relative à la protection des espèces
- Autorisation de défrichement
- Prolifération du moustique tigre
- Nuisances sur une durée importante pendant la phase des travaux
- Risque de pluies et crues torrentielles et mouvements de terrain
- Approvisionnement en eau
- Traitement des eaux usées
- Accès routier et déplacements
- Répertoire des arbres à conserver
- Densité de construction avec extension en phase 2 aux secteurs économiques, associatifs et services techniques
- Etc...

Le Mémoire en réponse fourni et étayé par l'aménageur « nous apporterons... le dossier sera complété...analysé...approfondi tant que possible (cf espèces et fonctionnalités écologiques)... précisé...actualisé.

Le Permis de Construire étant à l'étude depuis plusieurs années, certes d'envergure, comment subsiste-t'il autant d'interrogations sur nombre de points aussi déterminants même si celui relatif à l'évaluation des impacts résiduels et les mesures de

compensation fait l'objet d'une étude en cours?

Le choix de CHAUVETON, opportunité d'achat relativement aisée ? Semble DISPROPORTIONNE PAR RAPPORT A SA LOCALISATION.

« Secteur excentré et en zone élevée de prairies » en inadéquation avec

« le rééquilibrage de la centralité d'Embrun »

A plus de 2 kms du centre ville par une voie sinueuse pentue et étroite et déjà proportionnellement fréquentée, il y est prévu d'augmenter considérablement le trafic, générant de plus un engorgement alentour de la gare particulièrement aux heures de pointe.

Et, avec de surcroît, des activités économiques, associatives et services techniques.

Limitation de vitesse, bande cyclable, trottoir et navettes fréquentes, illusoirs au vu de l'ambitieux projet.

Monsieur Mikael MARTAZIER, de la Pharmacie du Mont Guillaume m'a rappelé ses deux entrevues avec Madame Le Maire qui lui avait assuré que la route d'accès et de sortie du Domaine serait unique. L'appendice du haut exclusivement réservé aux Pompiers et ce, vu la dangerosité du virage en épingle sur lequel débouchent les deux voies des Chardouires et l'absence de visibilité plus bas avec un trafic considérablement augmenté, sans compter nuisances et pollution aggravées et les poubelles déjà actuellement rapidement pleines qui verront une succession d'arrêts de voitures juste après ce dangereux virage. Qu'en est-il ?

50 ans de vie sur le littoral des Alpes Maritimes m'ont permis de constater le mitage, la bétonisation, la pollution, la congestion (auto)routière rampants au nom du bien-être et de la frénésie de construction d'autorité indispensable aux besoins de la population ( quid des résidences secondaires vides les 3/4 de l'année), l'incidence de l'érosion et des inondations pour avoir raclé la nature.

Concernant l'assainissement, avons-nous une date de construction de la nouvelle station d'épuration et son impact sur l'environnement ?

Les odeurs de l'existante s'exhalent à l'année et une récente promenade en fraîche soirée le 19 juillet 2025 le long du Plan d'eau et de la Durance a été accompagnée de fortes odeurs nauséabondes ininterrompues tout du long. Saison touristique, certes.

Un tel projet pour l'extension des activités économiques et communales et la demande de logements des Embrunais-es, se concevrait en partie basse, - CHAUVETON allégé en constructions - débouchant sur la route d'accès Nord d'Embrun vers l'avenue du Général de Gaulle.

Exigence de rentabilité, certes, mais la vision à long terme anticipant les besoins, conséquences et limitations à venir a, depuis des décennies, été négligée par les décideurs trop souvent axés sur l'immédiateté et sans véritable concertation avec les citoyens.

Cordialement

**1 document associé**  
contribution\_5\_Web\_1.pdf

---

## Contribution n°6 (Email)

Proposée par Dominique Palomba  
(dlcpalomba@orange.fr)  
Déposée le mercredi 23 juillet 2025 à 16h12

### PPVE PROJET CHAUVETON

Objet : PPVE PROJET CHAUVETON

Madame, Monsieur,

Veuillez trouver ci-joint ma contribution conformément au Constat d'AVIS DE PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE dressé par Commissaire de Justice sous la directive de Madame Chantal EYMEOD, Maire d'EMBRUN, et affiché à l'entrée du Domaine ex Banque de France, route de Chalvet à Embrun.

Cordialement

Dominique Palomba

**1 document associé**  
contribution\_6\_Email\_1.pdf

---

## Contribution n°7 (Web)

Proposée par Augy didier

(augy.didier@wanadoo.fr)

Déposée le mercredi 30 juillet 2025 à 16h48

Adresse postale : 2 boucle des Chardouires 05200 Embrun

Réseau d'assainissement des eaux usées :

Les odeurs d'égout qui se dégagent tous les étés au voisinage du pont qui enjambe la Durance et qui relie Embrun à Baratier, ne laissent aucun doute sur l'obsolescence de la station d'épuration des eaux usées.

Tant que cette situation n'est pas solutionnée, il ne paraît pas cohérent d'accepter une augmentation de la population embrunaise.

Réseau routier:

La route qui descend du Chalvet est étroite et sinueuse, de telle sorte que le croisement des véhicules au niveau de certains virages est délicat.

Le long de la ligne de chemin de fer, rue du Général Nicolas, il existe un rétrécissement au niveau de la passerelle piétons qui impose une circulation alternée, laquelle suppose un trafic routier modéré.

Au bout de la rue du Général Nicolas, on observe à certaines heures de la journée, un passage continu de collégiens ou de lycéens qui traversent la rue pour se rendre ou revenir de l'établissement scolaire qu'ils fréquentent.

Il devient alors difficile pour les automobilistes qui descendent du Chalvet de tourner à gauche pour gagner le centre ville.

Pour eux il n'y a pas non plus d'autre route pour quitter Embrun.

Pour ces 3 raisons, le réseau routier du Chalvet ne semble pas apte à supporter une augmentation significative du trafic.

---

## Contribution n°8 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le mercredi 30 juillet 2025 à 18h26

Avis/observations sur le projet d'aménagement du quartier d'habitation Chauveton.

1/ Bruit :

La réalisation du chantier va générer un trafic routier d'engins de chantier entre la zone du nouveau quartier d'habitat de Chauveton et le centre-ville d'Embrun. Cette circulation va être une source de nuisance sonore importante pour les riverains et la faune (chevaux, vaches, élevages).

Est-ce qu'une étude d'impact de bruit du chantier et une cartographie précise d'exposition des riverains a-t-elle été établie par l'aménageur et/ou les services de l'Etat ?

Si oui, cette étude a-t-elle donnée lieu à un plan de prévention avec la mise en place de mesures correctives pour limiter les nuisances sonores du chantier pour les riverains et la faune ?

- choix des machines les plus silencieuses,
- mise en place d'équipements de protection collectif,
- planification des tâches, horaires, calendrier détaillé, durées, simultanéité.

2/ Circulation des engins de chantier sur la voie publique :

La route d'accès au nouveau quartier Chauveton est étroite avec des virages serrés (gabarit). Certains virages seront-ils élargis pour permettre le croisement des véhicules des riverains en toute sécurité ?

La circulation répétée des engins de chantier à fort tonnage, va créer des désordres sur le profil de la route de Chalvet.

L'aménageur inclut-il un reprofilage de l'enrobé à la fin de chantier dans son projet, ou à défaut ce reprofilage est-il pris en compte par la commune ?

Quelles sont les actions de prévention routière à destination des conducteurs des semi-remorques, toupies, engins de levages, engins de forages, pour éviter tout accident de circulation sur la route de Chalvet, la route présente notamment une forte pente, ainsi que la possible présence de neige et verglas en hiver avec la présence de nombreux riverains ?

Quels sont les éléments de protection collectif, aménagements, provisoire ou définitif prévus pour les modes de déplacement doux (vélo, piéton) pendant la phase travaux et après la livraison du quartier de Chauveton ?

---

## Contribution n°9 (Web)

Proposée par Turenne Amélie

(amelieturenne@gmail.com)

Déposée le mercredi 30 juillet 2025 à 21h11

Adresse postale : 6 rue de la petite contre allée 05200 Embrun

Bonjour,

Je signale que mon fils et mon mari ont vu plusieurs fois des écrevisses à pattes blanches, qui est une espèce protégée, dans le



ruisseau en aval de la route sous le pré prévu pour construire le domaine de Chauveton. Cette construction mettrait donc en péril les écrevisses, espèce protégée.

Je signale aussi que dans le pré, il y a toujours de l'eau, c'est un sol humide, limite marécageux. Lorsqu'il pleut fort, un gros ruisseau se forme au milieu du pré.

De plus, je vous fais part de mon inquiétude quant au nombre de voitures qui circuleraient sur la route de Chalvet au niveau de la cité scolaire en particulier. J'enseigne au collège et au lycée depuis 2003 ( depuis 22 ans), j'habite à Chalvet depuis 22 ans également et donc je fréquente cette route: je vois un danger au niveau du stop en bas de la route de Chalvet avec les élèves déposés à la gare par leurs bus et qui montent ou descendent à pied sur le passage piéton au stop. Il y a aussi un danger au niveau de l'accès au gymnase de la cité scolaire, qui se fait aussi par la route de Chalvet, en plein virage.

Enfin, la route est étroite, en pente, avec des virages au niveau du bas de la route de Chalvet et de plus en plus de personnes la prennent en vélo. L'itinéraire partagé entre vélos et voitures n'est pas un gage de sécurité car la route est trop étroite. Je ne parle même pas des jours de neige et de verglas...

Vu le nombre de logements prévus, la route n'est pas adaptée à une telle hausse de trafic, surtout lorsqu'elle arrive à une cité scolaire.

Je me tiens à votre disposition si besoin.

Bien cordialement

---

## Contribution n°10 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le vendredi 1 août 2025 à 11h04

Bonjour,

Dans le soucis de comprendre les conséquences de ce projet sur l'augmentation du trafic sur la route de Chalvet, j'ai consulté avec attention le chapitre 6.1.2.2 En phase d'exploitation du document :

[piece-6-etude-d-impact-et-le-resume-non-technique-de-l-etude-environnementale.pdf](#)

Il semble, sauf erreur de ma part, que les extraits du rapport d'étude (source IRIS CONSEIL) comportent des imprécisions, voire des incohérences.

Je commente dans le document joint les données servant de base aux calculs d'évaluation de l'augmentation du trafic en Phase 1/2.

Je m'étonne également qu'il ne soit pas mentionné la dangerosité des virages situés au niveau du Moulin, le croisement de véhicules a fort gabarit (engins de travaux, navette bus, camions de livraison, ...) est impossible compte tenu de la faible largeur des voies (c'est du vécu avec la navette bus/VL).

En conclusion, quel crédit peut-on apporter à cette évaluation et notamment sur une perspective à long terme comme recommandé par la MRAE?

Peut-être que la diffusion du dossier complet en dernière version (mise à jour en 2025) aurait permis de mieux comprendre.

Concernant la mobilité douce, (5.14.5. Mobilités douces) je note, concernant le sentier des Chardouires:

"Du fait de l'importance de la pente, le vélo électrique est une alternative idéale qui permet d'effectuer le trajet en limitant l'effort. Le cheminement des Chardouires, reliant le site du projet au collège n'est plus qu'à 11 minutes en vélo, et le trajet reliant le site du projet et la gare d'Embrun ne se réalise plus qu'en 14 minutes."

J'espère avoir mal compris, car compte tenu de son état, le sentier est impraticable à vélo, même électrique.

A noter que, pour les piétons, la sortie de ce sentier abouti à un passage piéton sans visibilité des véhicules montants. Le miroir est brisé et ne sert à rien dans le cas des véhicules dont la vitesse excède les 30 km/h, ce qui n'est pas rare (c'est du vécu !).

### 1 document associé

[contribution\\_10\\_Web\\_1.pdf](#)

---

## Contribution n°11 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le vendredi 1 août 2025 à 12h51

Bonjour,

J'apporte un complément à la contribution No 10 :

chapitre 6.1.2.2 : Part du trafic aux Heures de Pointe : 10 % en HPM et 9 % en HPS

====> Ceci semble relever d'observation sur une fréquentation qui n'est pas représentative d'un flux généré par une population active (objectif argumenté) et des emplois sur site.

En phase 2, on ne comprends pas mieux, de plus l'étude se fonde sur l'évaluation de 120 véhicules pour les flux liés aux bureaux

et ateliers alors que dans le chapitre 4.7.3. Le développement d'une offre en immobilier d'entreprise créatrice d'emplois il est envisagé :

Dans le secteur 3 : 130 – 150 emplois

Dans le secteur 4 : 70 - 100 emplois sur le site

Donc 200 à 250 employés, ce qui générera un flux plus important de toute évidence et principalement aux Heures de pointe.

Il y a t'il eu une étude de solution alternative concernant un accès mieux dimensionné au site de Chauveton ?

Cordialement.

---

## Contribution n°12 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le samedi 2 août 2025 à 10h41

Publicité mensongère

-Tout d'abord une réflexion sur l'image du projet mise en ligne sur le site. Cette image ne reflète pas du tout la réalité de l'impact sur le paysage. Les dimensions des immeubles sont volontairement réduites par rapport aux maisons existantes surplombant le projet. Il s'agit là d'une tromperie destinée à minimiser l'impact visuel et paysager du projet.

Problèmes de circulation

-La route de Chalvet n'est absolument pas en mesure d'absorber l'augmentation énorme du trafic générée par la construction de ce trop grand nombre de logements. Il y a déjà des problèmes au carrefour au niveau du pont SNCF entre l'avenue Gal Nicolas et la D465, avec des embouteillages importants à certaines heures. Les camions ne peuvent croiser les voitures notamment au niveau des virages au lieu dit "Le moulin" et au niveau de l'impasse de Charance. La route de Chalvet a depuis peu un marquage au sol pour les cyclistes, réduisant d'autant la largeur dédiée aux voitures, ce qui est une bonne chose mais qui deviendra ingérable avec l'augmentation du trafic qui sera générée par ce projet. Ceci d'autant qu'il existe des solutions alternatives par un trajet arrivant au pied du pont SNCF situé à Saint Surnin et évitant ainsi d'avoir à traverser la voie ferrée.

Bénéfice pour les Embrunais nul

-l'utilité d'un tel projet est discutable, compte tenu du fait qu'il sera composé de 50% de résidences secondaires, et que le prix des terrains sera prohibitif pour les familles embrunaises souhaitant devenir propriétaires. Seuls les retraités venant d'autres régions en disposant d'un apport conséquent peuvent acquérir ces terrains et y construire. Le résultat de cette politique est une augmentation de la moyenne d'âge de la population déjà très vieillissante, l'absence de dynamisme de l'emploi, et à terme une augmentation pour la Région de la charge générée par ces populations qui 10 ou 15 ans après leur installation deviendront dépendantes.

Risque sous évalué

-Il s'est déjà produit sur la commune plusieurs aléas géologiques qui ont obligé la commune à détruire plusieurs immeubles et villas. Je connais bien le terrain sur lequel est prévu ce projet, et j'ai pu observer à quel point l'eau y est très présente à certaines périodes de l'année. Les villas surplombant le projet subissent déjà des infiltrations d'eau sans parvenir à les empêcher, et toute cette eau resurgit sous la route. On peut voir sur certains lotissements d'Embrun que malgré les drainages il a fallu détruire des villas neuves du fait de l'eau qui provoque des glissements des couches d'argile sous-jacentes.

Artificialisation des sols et biodiversité

-On prône l'arrêt de l'artificialisation des sols, mais on continue de bétonner la montagne. Où est la cohérence? Le domaine de Chauveton est un magnifique espace de biodiversité qu'on est prêt à détruire pour générer du profit. Il existe sur le site de nombreux bâtiments qui sont pour beaucoup dédiés à être détruits du fait de la présence d'amiante. Pourquoi n'avoir pas détruit ces constructions pour les remplacer par des constructions respectueuses de l'environnement ? L'amiante continue de se répandre dans la nature et on bétonne ailleurs. Une vraie politique respectueuse de l'environnement consisterait à détruire ces constructions polluantes -d'autant que de jeunes adolescents y pénètrent en dégradant les structures-, et les remplacer par de nouvelles constructions, limitant ainsi l'impact sur la nature.

Pas d'innovation, mais du profit,

- enfin il existait des projets qui auraient eu une utilité publique profitable pour Embrun. En effet il n'existe aucune structure d'accueil pour les populations trop âgées pour rester à domicile mais pas assez dépendantes pour entrer en EHPAD. On aurait pu envisager la construction d'une résidence sénior ainsi que d'habitats partagés ou pluri-générationnels.

Parallèlement on aurait pu déplacer le centre aéré, actuellement situé dans la cour goudronnée de la cantine scolaire, offrant ainsi aux enfants un cadre propice à la découverte de la nature, à la pratique d'activité physique. Il faut savoir que nombre de ces enfants habitent en immeuble et ne sont que rarement en contact avec la nature. Et en privilégiant ces deux solutions, on favoriserait le contact entre les générations au travers d'activités communes, plutôt que d'emmener les enfants voir les anciens en EHPAD!

La circulation de la navette permet de régler la circulation de ces deux populations, en emmenant les enfants le matin et les ramenant le soir, et en permettant aux seniors d'aller en ville sans avoir besoin de conduire. L'éloignement de Chauveton ne représente donc pas un argument contre ces deux idées.

Le domaine de Chauveton présentait de nombreux atouts pour la création d'un centre d'oxygénation pour sportifs de haut niveau, ainsi qu'un centre de rééducation, les deux centres de rééducations Gap et Briançon n'arrivant pas à satisfaire toutes les demandes. Des projets qui auraient créé de nombreux emplois.

Tout cela pour dire que ce projet ne profitera que très peu aux Embrunais, amènera une population de retraités qui ne

participeront pas au développement économique de la commune. Ces projets de lotissements sont totalement dépassés car contre productifs. On est sur des modèles d'urbanismes vieux de 50 ans! On voit déjà que les professionnels de santé et les services à la personne rechignent à se déplacer dans ces zones, car leur kilométrage est rémunéré au delà de deux km, et Chauveton est à justement 2km de la gare.  
On manque cruellement de vision à moyen et long terme, ainsi que d'ambition.

---

## Contribution n°13 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le samedi 2 août 2025 à 10h55

Bonjour

Le gros problème du projet immobilier sur le domaine de Chauveton est la saturation de la route de Chalvet  
Une route de délestage peut être faite sur une piste faire par RTE lors des travaux sur le pilones  
Cette piste arrive au delà de la ligne SNCF dont pas de problème

---

## Contribution n°14 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le samedi 2 août 2025 à 16h08

La prise de connaissance du dossier soumis à la participation du public relatif au projet d'aménagement du domaine de CHAUVETON en réalisant une opération de logements, d'activités économiques et d'équipements sous maîtrise d'ouvrage Ville d'EMBRUN / PRO & IMMO, appelle les réflexions suivantes.

1. Ce projet transforme un espace remarquablement aménagé initialement pour assurer un cadre de vie de qualité (aéré, nature protégée et entretenue, équilibre des zones construites, agricoles, forestières ou de loisirs, respect des particularités du site) notamment adapté aux besoins de la jeunesse (centre de vacances) en un espace plus artificialisé, contraint par une ceinture d'habitations très dense, débarrassé de sa population d'espèces protégées.  
Loin d'être exemplaire, par son ampleur ce projet constitue une régression dans le développement durable du quartier de Chalvet ; il casse la coulée verte de l'espace et l'harmonie du site. Il est significativement artificialisé dans une zone exposée à de sérieux risques naturels.  
Vouloir de plus le qualifier de projet pour rééquilibrer la centralité d'Embrun est une incongruité.  
La phase 1 du projet est à reconsidérer notamment pour conserver l'harmonie du site .

2. Ce projet est présenté en deux phases dont l'ordre de priorité est discutable.  
En effet puisqu'il s'agit de fait de ré-aménager un espace, il paraît primordial de commencer par la phase 2 afin de purger l'espace de ses équipements vétustes et non réemployables, le dépolluer (amiante et déchets dispersés dans la nature environnante issus de la dégradation volontaire de bâtiments laissés à l'abandon ces dernières années et qui devrait continuer à s'aggraver jusqu'à la réalisation de la phase 2....promise dans une décennie !). Cette opération pourrait se faire en meilleure sécurité pour l'environnement avant tout autre chantier. Et ce n'est pas parce que la Ville a choisi de confier dès le début un espace d'aménagement à Pro&Immo, que le souci compréhensible de ce dernier de réaliser au plus vite ses constructions doit être prioritairement satisfait.  
Inverser l'ordre des phases paraît logique d'autant qu'elle se pare de plusieurs arguments favorables : réhabilitation de l'existant en conservant l'aménagement spatial de l'espace, réalisation des besoins exprimés par la commune, construction de 90 logements dont des logements sociaux.

3. La réalisation prioritaire de la phase 2 et la reconsidération de la phase 1 rendraient le projet plus conforme au Code de l'urbanisme en vigueur en 2025, lequel priorise maintenant le renouvellement urbain plutôt que l'artificialisation des sols, notamment l'article L101-2, qui indique :  
"Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants :  
1° L'équilibre entre :  
[...]  
b) Le renouvellement urbain, le développement urbain et rural maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux, la lutte contre l'étalement urbain ;  
c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;...  
6° La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;  
6° bis La lutte contre l'artificialisation des sols, avec un objectif d'absence d'artificialisation nette à terme ;  
7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables ;...  
Il n'y a donc pas de raison objective à ne pas faire la modification nécessaire du PLU pour rendre constructible une partie de la zone Ut (celle correspondant aux 90 logements envisagés) et compléter celle qui a été faite pour la phase1 afin de couvrir

l'ensemble du projet d'aménagement. Il sera temps ensuite de voir comment poursuivre l'aménagement en actualisant toutes les données et tendances observées sur le territoire de Serre Ponçon.

4. Ce projet ambitionne d'attirer une population jeune et des actifs pour les fixer localement proches de leur emploi, et d'une manière générale assurer une proximité entre logement, emplois et services publics, d'enrayer le phénomène de « séniorisation » du territoire et d'augmentation du nombre de résidences secondaires. Une telle ambition est louable mais aucune disposition n'est prise dans le projet pour tenter de la satisfaire. Aucune analyse économique n'est produite pour déterminer si le projet est susceptible de convaincre les candidats potentiels à l'accession. Laisser faire le marché impulsé par la promotion privée sans conditions particulières conduira inévitablement à l'échec et à entretenir la pression sur le marché de l'immobilier. Le projet doit être assorti de dispositions, ciblées pour attirer les actifs, à prendre par l'autorité locale et à faire respecter.

Pour cela, la référence à l'article L151-14-1 du code de l'urbanisme et à la loi n° 2024-1039 du 19 novembre 2024 visant à renforcer les outils de régulation des meublés de tourisme à l'échelle locale permettraient d'écarter toute résidence secondaire sur Chauveton :

"Le règlement peut délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels toutes les constructions nouvelles de logements sont à usage exclusif de résidence principale, au sens de l'article 2 de la loi n° 89-462 du 6 juillet 1989 tendant à améliorer les rapports locatifs et portant modification de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986.

Le règlement peut également délimiter des secteurs dans lesquels les logements issus de la transformation de bâtiments à destination autre que d'habitation, conformément à l'article L. 152-6-5, sont à usage exclusif de résidence principale, au sens de l'article 2 de la loi n° 89-462 du 6 juillet 1989 précitée.

La délimitation mentionnée au premier alinéa du présent article est possible lorsque, dans le périmètre du règlement, la taxe annuelle sur les logements vacants mentionnée à l'article 232 du code général des impôts est applicable ou lorsque les résidences secondaires représentent plus de 20 % du nombre total d'immeubles à usage d'habitation (cas d'Embrun qui disposait de 35,9% de résidences secondaires en 2022).

A peine de nullité, toute promesse de vente, tout contrat de vente ou de location ou tout contrat constitutif de droits réels portant sur des constructions soumises à l'obligation prévue au présent article en porte la mention expresse.

Les logements concernés par l'obligation prévue au présent article ne peuvent faire l'objet d'une location en tant que meublé de tourisme, au sens du I de l'article L. 324-1-1 du code du tourisme, en dehors de la location temporaire de la résidence principale dans les conditions prévues au premier alinéa du IV du même article L. 324-1-1.

Lorsque le règlement est modifié et supprime un secteur soumis à l'obligation prévue au présent article, les logements concernés ne sont plus soumis à ladite obligation".

5. Le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale PACA renvoie à de futurs compléments qu'il aurait été bien d'avoir signés des Maîtres d'ouvrage pour cette consultation de la population locale, ceci afin de dissiper l'impression de flou entretenu et de considération secondaire des préoccupations environnementales.

6. Au plan technique :

a) pourquoi n'a-t-il pas été envisagée une récupération au moins partielle des eaux de pluie par les occupants pour les besoins d'arrosage ? A raison de 2m3 par logement, cela équivaldrait à un réservoir de 500 m3 environ auquel on peut ajouter un volume équivalent pour les autres bâtiments réhabilités.

b) D'autre part le projet évoque des plans d'eau de rétention dont la vocation est de se vider progressivement .....et non pas de servir de plan d'eau d'agrément paysager !

c) Il est également question de construction quasiment passive. Pourquoi ne pas envisager en complément une production en toiture d'électricité photovoltaïque pour alimenter une boucle d'autoconsommation collective sur Embrun ? Une telle proposition répondrait au schéma des énergies adopté récemment par la CCSP et pourrait bénéficier pour sa réalisation de l'expertise de la coopérative citoyenne « Energies Collectives » implantée sur le territoire de la CCSP et dont la commune et la CCSP sont membres.

En conclusion, il est nécessaire de reprendre la programmation du projet d'aménagement de Chauveton pour en réduire l'ampleur (notamment ce qui compose « la phase 1 ») et lui donner une excellente qualité environnementale, en faire un cadre de vie attractif pour les actifs.

D'où la recommandation in fine de ne pas autoriser ni signer en l'état le permis d'aménager présenté par Pro&Immo .

---

## Contribution n°15 (Web)

Proposée par Beth Mathieu

(matthieu.beth@free.fr)

Déposée le mardi 5 août 2025 à 10h25

Adresse postale : 82 route de chalvet 05200 Embrun

Il est dommage d'artificialiser encore de la terre agricole pour du logement. 50 % des logements d'Embrun sont vides !

Ce projet pour qu'il réponde à la demande des habitants d'Embrun de se loger devrait au moins bénéficier de la nouvelle loi permettant d'exclure de certaines zones la résidence secondaire. Il y a urgence à agir pour que les 50 % de résidence secondaire d'Embrun retournent à un usage raisonnable comme habitation.

Suivons l'exemple de Chamonix, de Puy St Pierre utilisons les leviers réglementaires qui permettent de sauvegarder les nouveaux quartiers de la prédation des résidences secondaires.

---

## Contribution n°16 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le mardi 5 août 2025 à 16h41

Concernant les conclusions de l'étude d'impact du projet sur le trafic routier, il y a effectivement une sous estimation de l'évaluation du flux de véhicules supplémentaires sur la route de Chalvet. Selon les indicateurs, sources du cabinet IRIS Conseil (pièce 6 - chapitre 6.1.2.2) il y a bien des erreurs de calcul (voir document joint).

L'évaluation IRIS conseil :

"Suivant les indicateurs retenus, le projet - phase 1 - de 155 logements devrait générer un trafic d'environ 765 mouvements en voiture, deux sens de circulation, sur l'ensemble de la journée (en moyenne des jours ouvrés)."

"Suivant les indicateurs retenus, le projet - phase 2 - (92 logements + activités) devrait générer un trafic d'environ 575 mouvements en voiture, deux sens de circulation, sur l'ensemble de la journée (en moyenne des jours ouvrés)"

Le calcul révisé sur les indicateurs produit un résultat :

en phase 1 (155 logements) de 918 déplacements VP/jour

et en phase 2 (92 logements): 545 déplacements VP/jour.

Soit un total de 1463 déplacements VP/jour pour les résidents

auxquels s'ajoutent 320 déplacements VP/jour pour le pôle d'activités estimé à 200 emplois

fourchette basse des prévisions (selon 6.1.6. Effets socio-économiques)

Soit au total 1783 déplacements/jour dans les 2 sens de circulation qui s'ajoutent au trafic existant.

Compte tenu que l'objectif d'une telle étude est d'évaluer les risques inhérents à l'augmentation du trafic sur la route d'accès au site, il est surprenant que :

- le rapport comporte des erreurs de calcul
- les estimations des taux HPM (10%) et HPS (9%) soient sous évaluées pour une population d'actifs
- l'impact du pôle d'activité ne soit pas évalué en cohérence avec les objectifs d'emplois.

L'infrastructure routière (route de Chalvet) comporte plusieurs zones critiques :

Les entrées et sorties du domaine dans le virage

La zone des virages du "Moulin"

L'alternat au niveau de la passerelle de la gare

Le carrefour du pont de la gare déjà peu sécurisé.

En conclusion, il conviendrait de revenir à une évaluation plus réaliste et dimensionner le projet en fonction du facteur de risque que représente l'augmentation du trafic de véhicules pour les usagers.

Cordialement.

### 1 document associé

contribution\_16\_Web\_1.pdf

---

## Contribution n°17 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le mercredi 6 août 2025 à 15h29

Je suis totalement contre ce projet car j'habite aux Chardouires et la route est bien trop étroite à certains endroits et sera donc encore plus dangereuse si nous rajoutons environ 300 voitures supplémentaires ! Sans parler des mois de travaux où les camions seront un vrai danger !

La navette représente déjà un danger, elle est obligée d'empiéter sur la voie à contre sens dans certains virages.

Sans parler qu'il est déjà très compliqué de sortir du passage piétons sous le collège/lycée le matin, car nous ne sommes pas prioritaires de ce côté, donc si vous rajoutez autant de logements (et donc 2 voitures par foyer) cela sera très problématique pour les automobilistes et donc dangereux pour les piétons.

---

## Contribution n°18 (Web)

Proposée par anonyme



Déposée le jeudi 7 août 2025 à 17h15

Madame le Maire,

Je suis comme la plupart des personnes ayant déposé leur avis.

Je pense qu'il serait tellement plus intéressant pour la collectivité de mener un projet qui ne favorise pas les promoteurs immobiliers et qui répondent aux enjeux actuels.

Pourquoi ne pas faire comme cela est proposé dans d'autres commentaires et faire un appel comme l'a fait Puy St Pierre et permettre à des ménages de proposer un projet cohérent, qui répond à leur besoins d'habitats, de cohésion sociale, de limitation des impacts... et qui ne par son ampleur ne mettra pas en périls un site et des voies de circulations déjà saturées.

Je sais que la nécessité de logement sur le territoire est importante mais je doute de l'accessibilité pour les ménages des propositions des promoteurs. La priorité de ceux ci sera toujours leur marge donc il rognons sur la qualité s'il doivent rendre des logement accessibles.

Pour le voir tout les jour, je sais aussi que le respect du site et de la biodiversité sera mise à mal durant la durée du chantier et cela possiblement de façon irrémédiable.

Je suis sûre que vous et vos équipes aller trouver les moyens de faire de ce domaine un site qui répondent à des ambition de logement tout en favorisant la rénovation et en limitant l'impact environnemental.

Le projet en l'état n'est pas souhaitable.

---

## Contribution n°19 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le vendredi 8 août 2025 à 12h21

Bonjour,

Contrairement a ce que tente de démontrer le document pièce 6 (étude d'impact)

le projet Chauveton, selon son dimensionnement, va générer des flux de trafic incompatibles avec le réseau routier actuel (route de Chalvet).

Une modélisation du flux de trafic de véhicules permet d'en évaluer les conséquences.

Un outil logiciel tel que PTV Vissim est une référence pour la prise de décision dans le cadre d'études d'aménagement des territoires.

Pour démonstration, en pièce jointe, une capture d'un scénario modélisé qui met en évidence le point critique de l'alternat au niveau de la passerelle de la Gare en Heure de pointe.

Pour la simulation sur 30 minutes voir la vidéo (mode accéléré) :

<https://drive.google.com/file/d/1TBeo0HGMZt8nCdTM-5l-lkVcHHxjcJAH/view?usp=sharing>

Ne sont pas intégrés dans la modélisation les facteurs aggravants :

Le flux de piétons entre la gare et les établissements scolaires aux heures de pointe

La présence de cyclistes sur la route de Chalvet.

La présence de véhicules a fort gabarit

En conclusion, il semble que l'on s'oriente vers un scénario que nombreuses agglomération

n'ont pas su anticiper et qui abouti a une dégradation du cadre de vie avec l'augmentation de la pollution, des risques d'accidents, des incivilités, du niveau sonore ...

Il convient de reconsidérer les impacts de la dimension du projet sur le trafic, en réalisant une véritable étude fondée sur des outils d'aide a la décision comme la simulation.

J'ose espérer que cette PPVE aura des influences positive sur les décisions qui auront des conséquences irréversible sur le cadre de vie qui font de la ville d'Embrun un lieux attractif.

Cordialement.

### 1 document associé

contribution\_19\_Web\_1.PDF

---

## Contribution n°20 (Web)

Proposée par Molla jean claude

(jc.molla@free.fr)

Déposée le vendredi 8 août 2025 à 22h08

Adresse postale : 31 boucle des chardouires 05200 Embrun

Bjr, habitant au niveau du virage de la boucle des chardouires, je suis idéalement placé pour constater que la mise en place de la zone 30 km/h que vous mettez en avant ne fonctionne absolument pas et cela avant même que le projet voit le jour avec l'augmentation massive de trafic qui va s'en suivre. Véhicules légers, utilitaires, poids lourds, résidents permanents ou touristes, la grande majorité de ceux ci ne respectent pas la limitation au détriment du confort et de la sécurité des riverains. Alors comment pouvez vous penser que cela va s'améliorer avec plus de trafic ? Et je passe sur les stationnements sauvages récurrents déjà d'actualité au niveau de l'arrêt de bus et des poubelles. Il va s'en dire que les travaux vont occasionner un trafic poids lourd très

importants, vous qualifiez son impact de faible dans l'étude, je doute que cela soit le cas et vous inviterez à venir vous en rendre compte lorsque les travaux auront débuté, qu'il s'agisse de bruit, de vibration ou de poussière. Cela va être catastrophique à ne pas en douter car la route est particulièrement propice à cela du fait de son mauvais état. Et si j'ajoute que je trouve ce projet en opposition complète avec ce qu'est le site du Chauveton aujourd'hui, vous comprendrez que nous sommes ma femme et moi particulièrement hostiles à ce projet, et que nous serons particulièrement attentifs aux nuisances qu'il va occasionner pour nous mais aussi pour nos voisins. Cdl't. Corinne et j Claude molla

---

## Contribution n°21 (Web)

Proposée par COURTOT Yves  
(courtot.yves@orange.fr)  
Déposée le samedi 9 août 2025 à 23h37  
Adresse postale : 14 Impasse des Circes 05200 EMBRUN

Madame le Maire,

Notre commune a besoin de logements accessibles pour les actifs de l'Embrunais et notamment les jeunes actifs, que ce soit en location ou en accession à la propriété.

Ce n'est pas la vocation d'un promoteur immobilier.

Alors comment, dans le cadre de ce projet, la commune, peut-elle s'engager en ce sens et maîtriser de façon pérenne les accès à ces logements (pour le moins à une partie d'entre eux) ?

Par ailleurs, de nombreux logements à Embrun sont vides. Y a-t-il des possibilités de réhabilitation, de préemption par la commune... ?

Nous sommes en accord (contribution n° 14) avec l'idée d'inverser les deux phases du projet.

Il nous apparaît essentiel de d'abord purger l'espace des équipements vétustes, de dépolluer de l'amiante et des déchets... (projet actuellement remis à dans 10 ans) puis de réhabiliter les bâtiments existants afin d'aménager des logements et d'offrir des lieux d'emplois.

L'abandon de l'école du bois est vraiment dommage. D'autres voies permettant la poursuite d'études supérieures à Embrun, sont-elles où ont-elles déjà été étudiées ?

La priorité nous semble être le logement des actifs et l'emploi comme ceux cités dans le projet pour la seconde phase : « des activités associatives et économiques et des locaux techniques de la CCSP » (+ contribution n° 12 / l'idée d'un centre de rééducation...).

Il est nécessaire de résoudre les problèmes de stationnement sauvages et ne pas en créer d'autres (arguments déjà cités contribution n°20 : au niveau de l'arrêt de la navette et des poubelles), ces problèmes risquent de s'étendre à tout le quartier Chardouires / Chalvet et y compris dans le domaine de Chauveton au vu de places de stationnement prévues notamment durant les vacances scolaires... et de provoquer conflits de voisinage et incivilités.

La route de Chalvet n'est pas dimensionnée pour accueillir un flot de voitures supplémentaires au regard de la sécurité des riverains, des cyclistes et des automobilistes :

- du fait de la présence importante des cyclistes (dont nous sommes), et le couloir cycles (que nous apprécions) qui engendre des déplacements de véhicules.

- Des trois virages : du Moulin (puis les arrêts pour les accès poubelles juste après), du Futur antérieur et de la boucle des Chardouires qui peuvent s'avérer dangereux au regard d'une densité de circulation plus importante.

- Il en est de même pour les deux sorties prévues dans le domaine de Chauveton qui vont couper la route de Chalvet.

La route d'accès et de sortie devait être unique, qu'en est-il ?

- Il y a actuellement une attente (légitime) au niveau du stop au pont pour laisser passer les scolaires qu'en sera-t-il avec un flot de véhicules supplémentaires ?

- Il en est de même au niveau du (nécessaire) rétrécissement face à la passerelle de la gare.

- Nous sommes très surpris des erreurs de calculs conséquentes explicitées dans la contribution n°16 qui montrent une sous-estimation de l'évaluation du flux de véhicules supplémentaires sur la route de Chalvet. Il conviendrait effectivement de revenir à une évaluation fine et réaliste.

- Qu'en est-il des projets évoqués pour délester la route de Chalvet : utilisation de la piste d'RTE (jusqu'à la déchetterie de Pralong) pour créer un nouvel accès routier ou de la création d'une route qui descendrait sur Pontfrache ? Projet qu'il serait judicieux de mener en amont des travaux.

Nous partageons les arguments cités relatifs au problème de l'eau (alimentation en eau potable et l'eau en sous-sol) et du réseau d'assainissement... des odeurs d'égout qui se dégagent (contribution n° 7, 9 et 12...). Odeurs que subissent également ceux qui passent en raft et en kayak sur la Durance, c'est du vécu et dommageable pour la saison touristique.

Concernant le sentier des Chardouires (contribution n° 10), le sentier est praticable à vélo musculaire... pour les sportifs de très bon niveau mais certainement pas pour l'ensemble des pratiquants. Ne parlons pas des mois d'hiver durant lesquels c'est une patinoire et peu utilisable à pied.

Nous partageons également les inquiétudes évoquées dans la contribution n° 6 : impact environnemental, Natura 2000, ruissellement et pollution pendant les travaux, prolifération du moustique Tigre, approvisionnement en eau, traitement des eaux usées, accès routier et déplacements.... « Le permis de construire étant à l'étude depuis plusieurs années, comment subsiste-t-il autant d'interrogations sur nombre de points aussi déterminants » ...

Y a-t-il une date prévue pour la nouvelle station d'épuration ?

Nous sommes donc opposés à ce projet en l'état.  
Cordialement,  
Ghislaine et Yves Courtot

---

## Contribution n°22 (Web)

Proposée par Ferlat Cédric

Déposée le dimanche 10 août 2025 à 08h53  
Adresse postale : 11 Chemin du réservoir - Chalets de Chalvet 05200 Embrun

155 logements représentent une augmentation significative des habitants autour de la Route de Chalvet ayant pour conséquence une densification du trafic notamment aux heures de travail avec un impact environnemental négatif et une dégradation de la route rapide.

---

## Contribution n°23 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le dimanche 10 août 2025 à 10h29

Ce projet de construction de 155 logements va nuire au cadre actuel du lieu et de la route de Chalvet. Nous avons la chance que se situe près du centre ville soit un espace naturel dans lequel nous pouvons nous promener facilement. Un coin de nature à préserver je m'oppose à ce projet.  
Tirer les réseaux publics nécessaires à la réalisation de cette opération privée nous semble à l'encontre de la bonne gestion de nos deniers publics. Qu'en est-il sur l'autorisation donnée de couper les arbres de la forêt?

---

## Contribution n°24 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le dimanche 10 août 2025 à 10h29

Ce projet de construction de 155 logements va nuire au cadre actuel du lieu et de la route de Chalvet. Nous avons la chance que se situe près du centre ville soit un espace naturel dans lequel nous pouvons nous promener facilement. Un coin de nature à préserver je m'oppose à ce projet.  
Tirer les réseaux publics nécessaires à la réalisation de cette opération privée nous semble à l'encontre de la bonne gestion de nos deniers publics. Qu'en est-il sur l'autorisation donnée de couper les arbres de la forêt?

---

## Contribution n°25 (Web)

Proposée par Philippe  
(philippe.falk07@sfr.fr)  
Déposée le dimanche 10 août 2025 à 16h27  
Adresse postale : 6 Chemin du Serre 05200 EMBRUN

L'ensemble du document présenté m'apparaît extrêmement flou quant à l'aboutissement des objectifs : à aucun moment le promoteur ne garantit une accessibilité privilégiée pour des habitants permanents embrunais. Il y a donc fort à parier que la majorité de ces habitations va servir à un développement de résidences secondaires.  
Par ailleurs les tableaux des pages 31 à 35 sont très nébuleux : trouver que les travaux n'auront qu'un impact faible sur la circulation ou que l'augmentation du trafic n'aura qu'un impact "modéré" (?) montre une sorte d'amateurisme quant à l'ensemble des conclusions de ces tableaux. Quelles sont les bases définissant chaque terme et qu'est-ce qui est pris en compte pour les retenir?  
Je suis également très surpris de la volonté de supprimer plus de 6 hectares de terres agricoles.  
Enfin et certainement le point essentiel, l'augmentation du trafic sur la route du Chalvet, le passage au niveau de la gare (rétrécissement et stop) l'étranglement de la route vont amener de nombreux problèmes pour tous les habitants des quartiers concernés jusqu'au haut d'Embrun.  
Je suis donc opposé à ce projet en l'état.

---

## Contribution n°26 (Web)

Proposée par Michel GRECHEZ

(grechez@club-internet.fr)

Déposée le dimanche 10 août 2025 à 16h40

Adresse postale : 7 boucle des Chardouires 05200 EMBRUN

Quelle déception à la lecture du projet présenté par la commune : Embrun dispose d'un domaine de toute beauté, aux possibilités multiples, et se propose d'y faire du logement (155 logements), et encore du logement en phase 2 (92 logements de plus)..., avec peut-être des locaux associatifs, des locaux artisanaux (sans plus de précision), ou des hangars pour les services d'assainissement. Aucun projet structurant !

Pourtant cela fait 12 ans que le domaine a été acquis par la commune. Une vague étude à plus de 100.000€ avait proposé d'y réaliser du logement pour une partie du domaine, mais aussi des activités autour de la « cyber-économie », et d'autres autour de la « silver-économie », c'est-à-dire des activités à destination des personnes âgées. Un autre projet imaginait une « école du bois »... Mais aucune activité économique ou sociale ne semble aujourd'hui retenue à ce jour. La copie semble donc à revoir sur le fond : que voulons-nous faire de Chauveton ?

Je partage de nombreuses remarques formulées dans les différentes contributions : celle de prévoir une limitation de la résidence secondaire comme le permet dorénavant la loi, mais que pourra faire la commune quand elle aura vendu son terrain aux promoteurs ? Celle de prévoir du logement pour étudiants (projet qui semble aujourd'hui oublié) ? Celle de prévoir du logement pour saisonniers, l'une des grandes difficultés du monde du tourisme de l'Embrunais ? Comment imposer cela aux promoteurs, quand on aura vendu les terrains ?

Il faut donc revoir ces points avant la vente des terrains.

La conclusion de la contribution N° 14 me semble particulièrement pertinente. Celle d'inverser les phases 1 et 2 : Il serait en effet logique de commencer par « purger » le domaine de la phase 2 de tous les éléments posant problème (bâtiments dégradés, amiante, déchets en tous genres), et de régler au préalable les questions relatives aux cheminements, aux ruissellements, etc. Mais cela semble renvoyé à dans 10 ans !

On peut comprendre le souhait de la commune de « vendre » au plus vite ses terrains, et même de la vendre à bas-prix, avant d'engager des dépenses relatives à la phase 2. Mais la maîtrise de ce projet d'aménagement passe, semble-il, par une démarche plus cohérente.

La plupart des contributions alertent sur les questions de circulation, sur la sécurité des voies d'accès, sur le dimensionnement de la route de Chalvet. Il convient en effet de régler le problème de points noirs : étranglement dû à la mauvaise implantation des bornes de recharge des véhicules électriques, élargissement des 3 virages qui imposent aux véhicules longs de rouler à gauche, et travail sur le croisement des flux piétonniers du lycée et de la route de Chalvet. Lors d'une réunion publique voici 3/4 ans, Mme la maire avait conclu, suite aux vives remarques des participants, que l'aménagement de Chauveton ne pouvait se réaliser en l'état. Qu'est-ce qui explique aujourd'hui l'oubli de cette question ? De nouvelles études, aux calculs apparemment faux (contribution 16) ?

Quelles sont les conclusions de l'étude promise sur la réalisation d'un accès Chauveton/Pont-Frache ? Ou Chauveton/Pralong ?

Enfin je reviens sur l'un des points évoqués par les services de l'Etat, qui alertent sur les risques de glissement de terrain et les problèmes de ruissellement des eaux, et qui ne semblent avoir aucune réponse de la part du service instructeur : nous avons déjà de gros problèmes sur Caleyère, la Bellote et les Vignes. Voulons-nous les reproduire à Chalvet ?

---

## Contribution n°27 (Web)

Proposée par Scheltien Véronique

(scheltienjmv@gmail.com)

Déposée le dimanche 10 août 2025 à 21h33

Adresse postale : 5 impasse des carlines 05200 Embrun

Problème de circulation pendant les travaux et avec l'augmentation de la population dans le quartier, carrefour du pont de la gare avec la cité scolaire, ralentisseur de la passerelle de la gare inadapté.

Trottoirs prévus jusqu'au nouveau lotissement.

Desserte, navettes adaptées.

Préservation de la nature. Irrigation possible des jardins grâce aux canaux. Parcours de santé pour tous les embrunais dans ce quartier excentré.

Problème d'approvisionnement en eau résolu ?

Le prix de l'immobilier sera-t-il accessible ou réservé aux plus aisés ?

Les résidences secondaires ne seront-elles pas majoritaires.

---

## Contribution n°28 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le lundi 11 août 2025 à 11h56

Stop à l'urbanisation à tout va ! Il n'y aura pas assez d'eau potable pour ce projet, selon les spécialistes locaux (qui ont été consultés, mais dont on a pas retenu l'expertise !)...et la circulation très compliquée sur la route de Chalvet risque de devenir très dangereuse (sortie du collège, lycée, jours de neige).

## Contribution n°29 (Web)

Proposée par Prévôt, Clara

(claraprevot@gmail.com)

Déposée le lundi 11 août 2025 à 12h06

Adresse postale : 78 route de Chalvet 05200 Embrun

Madame le maire,

Je joins ma voix aux contributions précédentes montrant parfaitement les problèmes engendrés par un tel projet .  
155 logements me semble démesuré au vu de l'état de la route de Chalvet (déjà qu'il est très compliqué et dangereux de circuler à l'heure actuelle) ,

cela sans parler de l'approvisionnement et de l'assainissement en l'eau,

le fait de goudronner tout un espace naturel de manière excessive,...

Je trouve très dommageable que le bénéfice de promoteur passe avant le bien être de la population et l'exemple de la contribution 12 me semble être une évidence.

Je suis également en total accord avec les autres contributions et en particulier les 19,21,26 qui ont une argumentation très juste et complète.

Je suis donc opposée à ce projet en l'état.

En vous remerciant pour l'attention que vous porterez à ces contributions.

Cordialement

Clara Prévôt

---

## Contribution n°30 (Web)

Proposée par Chareyre Nicolas

(nchareyre05@gmail.com)

Déposée le lundi 11 août 2025 à 13h00

Adresse postale : 78, route de Chalvet 05200 Embrun

L'infrastructure routière ne me semble pas calibrée tant pour la période travaux que pour supporter l'augmentation de trafic liée à l'augmentation de population !!!

---

## Contribution n°31 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le lundi 11 août 2025 à 13h44

Trop d'urbanisation avec infrastructures non adaptées route eau .....

Développement des logements trop importants utilisation de l'existant peu pris en compte

Urbanisation je l'espère réserver aux résidents embrunais et non en résidence secondaire

Projet pour la jeunesse salle de sport etc à développer et pourquoi pas un type de lycée professionnel....

Prudence sur un quartier qui reste très agricole où on a la chance d'entendre les oiseaux de voir des chevreuils ou autres faune sauvage et de pouvoir se balader dans un cadre bucolique ...l'urbanisation tue nos villes et villages...

---

## Contribution n°32 (Web)

Proposée par Vallet Jacques

(jvallet05@gmail.com)

Déposée le lundi 11 août 2025 à 14h21

Adresse postale : 3 boucle des Chardouires 05200 Embrun

Le projet d'aménagement de Chauveton tel qu'il est soumis à la participation du public présente un lourd passif qui remet en cause sa réalisation en l'état.

Il altère durablement un espace initialement conçu et aménagé dans un environnement de nature équilibrée pour accueillir des jeunes et des activités de loisir, afin de faire naître une opération de logements, d'activités économiques et d'équipements porté par Pro&Immo et la Ville d'Embrun.

Il est bienvenu de réhabiliter la partie friche identifiée et de stopper rapidement la vandalisation des vieux bâtiments. Mais il



privatisé et artificialisé tout le haut du vallon jusque là à vocation agricole (prairie) pour implanter 155 logements. C'est quand même surprenant de constater qu'un bien acquis par la commune avec l'aide de l'Etablissement Public Foncier régional soit pour une part significative confié à un opérateur privé dont l'intérêt n'est pas celui de la collectivité, pour in fine détruire l'équilibre d'un site de nature remarquable;

Il porte une atteinte à l'environnement, de manière indéniable et irréversible. Il soumet à une très forte pression humaine l'environnement de proximité de manière permanente, notamment ce qui subsisterait de la prairie, de la zone humide et de la zone à risques identifiées (glissement, ruissellement...) et des espèces protégées présentes sur le site ;  
L'absence de réponses concrètes et précises à chacun des points de l'avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale de PACA fait persister la menace de disparition totale de toute espèce protégée sur le site, et la présence d'un écologue « sorti du chapeau » le temps du chantier ne saurait servir de réponse et de garantie suffisante ;  
De plus il est aberrant de considérer qu'il faille recourir à un pompage d'eau potable d'appoint plutôt qu'utiliser la ressource gravitaire non exploitée pour satisfaire les usages du site ;  
Et comment ne pas souligner la surcharge des installations d'assainissement qui aujourd'hui ne donnent pas satisfaction (obsolescence, DSP à un coût exorbitant pour 15 ans encore...);

Il accentue fortement et durablement les risques accidentogènes et de thrombose de la route de Chalvet du pont de la Gare au site. L'insertion de ce projet dans l'existant peut être considérée comme critique sans nouvelles mesures de prévention ou correction.

Il est conçu sans respecter les principes généraux d'urbanisation, qui, pour une friche, rendent prioritaires la réhabilitation avant toute nouvelle construction sur l'espace à réaménager.  
Pourquoi donc vouloir faire passer en priorité le projet privé ? Pour un besoin préalable de rentrées fiscales (taxes foncières pour tous, taxes d'habitation pour les résidences secondaires ....) ?  
A l'évidence la Commune doit donner un signal plus positif, en retirant sa déclaration d'intention de travaux à l'horizon de 10 ans et en engageant d'entrée les premiers travaux de réhabilitation de la friche.

Enfin, faute d'une stratégie claire de la Commune dans le domaine du foncier et du logement (PLU sans cesse modifié, pas de SCOT en vigueur, pas de politique du logement en dehors d'incantations pour loger des jeunes et des actifs) il est trompeur de prétendre que l'on va construire de manière durable pour les actifs sans créer un cadre juridique adapté comme le permet désormais la loi. Faut-il encore rappeler que dans les attendus du dossier soumis précédemment à l'enquête publique il était dressé un constat de l'évolution du secteur résidentiel à Embrun : quasi stagnation de la population dans les deux dernières décennies et sextuplement des résidences secondaires, triplement des logements vacants (7,8% du parc). Sans règlement particulier nouveau, ce constat ne fera qu'empirer.

Après 10 ans d'études, il reste encore beaucoup d'aspects à approfondir pour concevoir et décider un projet de réaménagement acceptable.

Un vrai débat public à l'échelle locale peut faire naître un projet structurant et concerté répondant mieux aux différents enjeux et défis mis en lumière.

Il est encore temps de remettre du sens dans le projet d'aménagement de Chauveton en stoppant le permis d'aménager déposé par Pro&Immo, en réduisant l'ampleur du projet pour mieux l'insérer dans l'environnement existant, et en reprogrammant les travaux pour donner la priorité au traitement de la friche.

---

## Contribution n°33 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le lundi 11 août 2025 à 16h53

Je viens d'acheter une maison qui me permettait d'être au calme et de profiter de la vue. Malheureusement le projet montre que des maisons vont être construites juste devant notre maison. Nous bouchant complètement la vue.

Je l'interroge également sur le nombre de logements ainsi que l'augmentation de riverains et de véhicules. La route est-elle faite pour recevoir autant de véhicules par jour ?

De plus de l'abattage d'arbres vont perturber les animaux qui y vivent.  
Cet endroit va être complètement dénaturé.

Ce projet est pharaonique pour notre commune. Ne vaudrait-il pas mieux rénover le centre ancien.

Nos jeunes ne peuvent pas se loger, cela devient compliqué au vu des tarifs !

Cordialement

---

# Contribution n°34 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le lundi 11 août 2025 à 16h54

Embrun devient trop urbanisé

Les infrastructures ne sont certainement pas adaptées pour ce projet.

---

Madame, Monsieur,

Au vu des analyses et interrogations de la Préfecture de la Région PACA en date du 24/02/23 et de l'Avis délibéré de la MRAe 002580/A P en date du 10.06.2025 sur les points suivants portant sur un PROJET D'AMENAGEMENT SUR UNE ZONE DE 20 HA :

- Impact environnemental
- Impact sur les espèces végétales et animales dans le cadre du Parc National des Ecrins et NATURA 2000
- Impact paysager
- Impact de ruissellement et pollution pendant les travaux phase 1 (2026/2031)
- Autorisation de dérogation à la législation relative à la protection des espèces
- Autorisation de défrichement
- Prolifération du moustique tigre
- Nuisances sur une durée importante pendant la phase des travaux
- Risque de pluies et crues torrentielles et mouvements de terrain
- Approvisionnement en eau
- Traitement des eaux usées
- Accès routier et déplacements
- Répertoire des arbres à conserver
- Densité de construction avec extension en phase 2 aux secteurs économiques, associatifs et services techniques
- Etc...

Le Mémoire en réponse fourni et étayé par l'aménageur « nous apporterons... le dossier sera complété...analysé...approfondi tant que possible (cf espèces et fonctionnalités écologiques)... précisé...actualisé

Le Permis de Construire étant à l'étude depuis plusieurs années, certes d'envergure, comment subsiste-t'il autant d'interrogations sur nombre de points aussi déterminants même si celui relatif à l'évaluation des impacts résiduels et les mesures de compensation fait l'objet d'une étude en cours?

Le choix de CHAUVETON, opportunité d'achat relativement aisée ? Semble DISPROPORTIONNE PAR RAPPORT A SA LOCALISATION.

**« Secteur excentré et en zone élevée de prairies » en inadéquation avec « le rééquilibrage de la centralité d'Embrun »**

A plus de 2 kms du centre ville par une voie sinueuse pentue et étroite et déjà proportionnellement fréquentée, il y est prévu d'augmenter considérablement le trafic, générant de plus un engorgement alentour de la gare particulièrement aux heures de pointe.

Et, avec de surcroît, des activités économiques, associatives et services techniques.

Limitation de vitesse, bande cyclable, trottoir et navettes fréquentes, illusoires au vu de l'ambitieux projet.

Monsieur Mikael MARTAZIER, de la Pharmacie du Mont Guillaume m'a rappelé ses deux entrevues avec Madame Le Maire qui lui avait assuré que la route d'accès et de sortie du Domaine serait unique. L'appendice du haut exclusivement réservé aux Pompiers et ce, vu la dangerosité du virage en épingle sur lequel débouchent les deux voies des Chardouires et l'absence de visibilité plus bas avec un trafic considérablement augmenté, sans compter nuisances et pollution aggravées et les poubelles déjà actuellement rapidement pleines qui verront une succession d'arrêts de voitures juste après ce dangereux virage. Qu'en est-il ?

50 ans de vie sur le littoral des Alpes Maritimes m'ont permis de constater le mitage, la bétonisation, la pollution, la congestion (auto)routière rampants au nom du bien-être et de la frénésie de construction d'autorité indispensable aux besoins de la population ( quid des résidences secondaires vides les 3/4 de l'année), l'incidence de l'érosion et des inondations pour avoir raclé la nature.

Concernant l'assainissement, avons-nous une date de construction de la nouvelle station d'épuration et son impact sur l'environnement ?

Les odeurs de l'existante s'exhalent à l'année et une récente promenade en fraîche soirée le 19 juillet 2025 le long du Plan d'eau et de la Durance a été accompagnée de fortes odeurs nauséabondes ininterrompues tout du long. Saison touristique, certes.

Un tel projet pour l'extension des activités économiques et communales et la demande de logements des Embrunais-es, se concevrait en partie basse, - CHAUVETON allégé en constructions - débouchant sur la route d'accès Nord d'Embrun vers l'avenue du Général de Gaulle.

Exigence de rentabilité, certes, mais la vision à long terme anticipant les besoins, conséquences et limitations à venir a, depuis des décennies, été négligée par les décideurs trop souvent axés sur l'immédiateté et sans véritable concertation avec les citoyens.

Cordialement

Madame, Monsieur,

Au vu des analyses et interrogations de la Préfecture de la Région PACA en date du 24/02/23 et de l'Avis délibéré de la MRAe 002580/A P en date du 10.06.2025 sur les points suivants portant sur un PROJET D'AMENAGEMENT SUR UNE ZONE DE 20 HA :

- Impact environnemental
- Impact sur les espèces végétales et animales dans le cadre du Parc National des Ecrins et NATURA 2000
- Impact paysager
- Impact de ruissellement et pollution pendant les travaux phase 1 (2026/2031)
- Autorisation de dérogation à la législation relative à la protection des espèces
- Autorisation de défrichement
- Prolifération du moustique tigre
- Nuisances sur une durée importante pendant la phase des travaux
- Risque de pluies et crues torrentielles et mouvements de terrain
- Approvisionnement en eau
- Traitement des eaux usées
- Accès routier et déplacements
- Répertoire des arbres à conserver
- Densité de construction avec extension en phase 2 aux secteurs économiques, associatifs et services techniques
- Etc...

Le Mémoire en réponse fourni et étayé par l'aménageur « nous apporterons... le dossier sera complété...analysé...approfondi tant que possible (cf espèces et fonctionnalités écologiques)... précisé...actualisé

Le Permis de Construire étant à l'étude depuis plusieurs années, certes d'envergure, comment subsiste-t'il autant d'interrogations sur nombre de points aussi déterminants même si celui relatif à l'évaluation des impacts résiduels et les mesures de compensation fait l'objet d'une étude en cours?

Le choix de CHAUVETON, opportunité d'achat relativement aisée ? Semble DISPROPORTIONNE PAR RAPPORT A SA LOCALISATION.

**« Secteur excentré et en zone élevée de prairies » en inadéquation avec « le rééquilibrage de la centralité d'Embrun »**

A plus de 2 kms du centre ville par une voie sinueuse pentue et étroite et déjà proportionnellement fréquentée, il y est prévu d'augmenter considérablement le trafic, générant de plus un engorgement alentour de la gare particulièrement aux heures de pointe.

Et, avec de surcroît, des activités économiques, associatives et services techniques.

Limitation de vitesse, bande cyclable, trottoir et navettes fréquentes, illusoires au vu de l'ambitieux projet.

Monsieur Mikael MARTAZIER, de la Pharmacie du Mont Guillaume m'a rappelé ses deux entrevues avec Madame Le Maire qui lui avait assuré que la route d'accès et de sortie du Domaine serait unique. L'appendice du haut exclusivement réservé aux Pompiers et ce, vu la dangerosité du virage en épingle sur lequel débouchent les deux voies des Chardouires et l'absence de visibilité plus bas avec un trafic considérablement augmenté, sans compter nuisances et pollution aggravées et les poubelles déjà actuellement rapidement pleines qui verront une succession d'arrêts de voitures juste après ce dangereux virage. Qu'en est-il ?

50 ans de vie sur le littoral des Alpes Maritimes m'ont permis de constater le mitage, la bétonisation, la pollution, la congestion (auto)routière rampants au nom du bien-être et de la frénésie de construction d'autorité indispensable aux besoins de la population ( quid des résidences secondaires vides les 3/4 de l'année), l'incidence de l'érosion et des inondations pour avoir raclé la nature.

Concernant l'assainissement, avons-nous une date de construction de la nouvelle station d'épuration et son impact sur l'environnement ?



Les odeurs de l'existante s'exhalent à l'année et une récente promenade en fraîche soirée le 19 juillet 2025 le long du Plan d'eau et de la Durance a été accompagnée de fortes odeurs nauséabondes ininterrompues tout du long. Saison touristique, certes.

Un tel projet pour l'extension des activités économiques et communales et la demande de logements des Embrunais-es, se concevrait en partie basse, - CHAUVETON allégé en constructions - débouchant sur la route d'accès Nord d'Embrun vers l'avenue du Général de Gaulle.

Exigence de rentabilité, certes, mais la vision à long terme anticipant les besoins, conséquences et limitations à venir a, depuis des décennies, été négligée par les décideurs trop souvent axés sur l'immédiateté et sans véritable concertation avec les citoyens.

Cordialement

Madame, Monsieur,

Au vu des analyses et interrogations de la Préfecture de la Région PACA en date du 24/02/23 et de l'Avis délibéré de la MRAe 002580/A P en date du 10.06.2025 sur les points suivants portant sur un PROJET D'AMENAGEMENT SUR UNE ZONE DE 20 HA :

- Impact environnemental
- Impact sur les espèces végétales et animales dans le cadre du Parc National des Ecrins et NATURA 2000
- Impact paysager
- Impact de ruissellement et pollution pendant les travaux phase 1 (2026/2031)
- Autorisation de dérogation à la législation relative à la protection des espèces
- Autorisation de défrichement
- Prolifération du moustique tigre
- Nuisances sur une durée importante pendant la phase des travaux
- Risque de pluies et crues torrentielles et mouvements de terrain
- Approvisionnement en eau
- Traitement des eaux usées
- Accès routier et déplacements
- Répertoire des arbres à conserver
- Densité de construction avec extension en phase 2 aux secteurs économiques, associatifs et services techniques
- Etc...

Le Mémoire en réponse fourni et étayé par l'aménageur « nous apporterons... le dossier sera complété...analysé...approfondi tant que possible (cf espèces et fonctionnalités écologiques)... précisé...actualisé

Le Permis de Construire étant à l'étude depuis plusieurs années, certes d'envergure, comment subsiste-t'il autant d'interrogations sur nombre de points aussi déterminants même si celui relatif à l'évaluation des impacts résiduels et les mesures de compensation fait l'objet d'une étude en cours?

Le choix de CHAUVETON, opportunité d'achat relativement aisée ? Semble DISPROPORTIONNE PAR RAPPORT A SA LOCALISATION.

**« Secteur excentré et en zone élevée de prairies » en inadéquation avec « le rééquilibrage de la centralité d'Embrun »**

A plus de 2 kms du centre ville par une voie sinueuse pentue et étroite et déjà proportionnellement fréquentée, il y est prévu d'augmenter considérablement le trafic, générant de plus un engorgement alentour de la gare particulièrement aux heures de pointe.

Et, avec de surcroît, des activités économiques, associatives et services techniques.

Limitation de vitesse, bande cyclable, trottoir et navettes fréquentes, illusoires au vu de l'ambitieux projet.

Monsieur Mikael MARTAZIER, de la Pharmacie du Mont Guillaume m'a rappelé ses deux entrevues avec Madame Le Maire qui lui avait assuré que la route d'accès et de sortie du Domaine serait unique. L'appendice du haut exclusivement réservé aux Pompiers et ce, vu la dangerosité du virage en épingle sur lequel débouchent les deux voies des Chardouires et l'absence de visibilité plus bas avec un trafic considérablement augmenté, sans compter nuisances et pollution aggravées et les poubelles déjà actuellement rapidement pleines qui verront une succession d'arrêts de voitures juste après ce dangereux virage. Qu'en est-il ?

50 ans de vie sur le littoral des Alpes Maritimes m'ont permis de constater le mitage, la bétonisation, la pollution, la congestion (auto)routière rampants au nom du bien-être et de la frénésie de construction d'autorité indispensable aux besoins de la population ( quid des résidences secondaires vides les 3/4 de l'année), l'incidence de l'érosion et des inondations pour avoir raclé la nature.

Concernant l'assainissement, avons-nous une date de construction de la nouvelle station d'épuration et son impact sur l'environnement ?

Les odeurs de l'existante s'exhalent à l'année et une récente promenade en fraîche soirée le 19 juillet 2025 le long du Plan d'eau et de la Durance a été accompagnée de fortes odeurs nauséabondes ininterrompues tout du long. Saison touristique, certes.

Un tel projet pour l'extension des activités économiques et communales et la demande de logements des Embrunais-es, se concevrait en partie basse, - CHAUVETON allégé en constructions - débouchant sur la route d'accès Nord d'Embrun vers l'avenue du Général de Gaulle.

Exigence de rentabilité, certes, mais la vision à long terme anticipant les besoins, conséquences et limitations à venir a, depuis des décennies, été négligée par les décideurs trop souvent axés sur l'immédiateté et sans véritable concertation avec les citoyens.

Cordialement

Madame, Monsieur,

Au vu des analyses et interrogations de la Préfecture de la Région PACA en date du 24/02/23 et de l'Avis délibéré de la MRAe 002580/A P en date du 10.06.2025 sur les points suivants portant sur un PROJET D'AMENAGEMENT SUR UNE ZONE DE 20 HA :

- Impact environnemental
- Impact sur les espèces végétales et animales dans le cadre du Parc National des Ecrins et NATURA 2000
- Impact paysager
- Impact de ruissellement et pollution pendant les travaux phase 1 (2026/2031)
- Autorisation de dérogation à la législation relative à la protection des espèces
- Autorisation de défrichement
- Prolifération du moustique tigre
- Nuisances sur une durée importante pendant la phase des travaux
- Risque de pluies et crues torrentielles et mouvements de terrain
- Approvisionnement en eau
- Traitement des eaux usées
- Accès routier et déplacements
- Répertoire des arbres à conserver
- Densité de construction avec extension en phase 2 aux secteurs économiques, associatifs et services techniques
- Etc...

Le Mémoire en réponse fourni et étayé par l'aménageur « nous apporterons... le dossier sera complété...analysé...approfondi tant que possible (cf espèces et fonctionnalités écologiques)... précisé...actualisé

Le Permis de Construire étant à l'étude depuis plusieurs années, certes d'envergure, comment subsiste-t'il autant d'interrogations sur nombre de points aussi déterminants même si celui relatif à l'évaluation des impacts résiduels et les mesures de compensation fait l'objet d'une étude en cours?

Le choix de CHAUVETON, opportunité d'achat relativement aisée ? Semble DISPROPORTIONNE PAR RAPPORT A SA LOCALISATION.

**« Secteur excentré et en zone élevée de prairies » en inadéquation avec « le rééquilibrage de la centralité d'Embrun »**

A plus de 2 kms du centre ville par une voie sinueuse pentue et étroite et déjà proportionnellement fréquentée, il y est prévu d'augmenter considérablement le trafic, générant de plus un engorgement alentour de la gare particulièrement aux heures de pointe.

Et, avec de surcroît, des activités économiques, associatives et services techniques.

Limitation de vitesse, bande cyclable, trottoir et navettes fréquentes, illusoires au vu de l'ambitieux projet.

Monsieur Mikael MARTAZIER, de la Pharmacie du Mont Guillaume m'a rappelé ses deux entrevues avec Madame Le Maire qui lui avait assuré que la route d'accès et de sortie du Domaine serait unique. L'appendice du haut exclusivement réservé aux Pompiers et ce, vu la dangerosité du virage en épingle sur lequel débouchent les deux voies des Chardouires et l'absence de visibilité plus bas avec un trafic considérablement augmenté, sans compter nuisances et pollution aggravées et les poubelles déjà actuellement rapidement pleines qui verront une succession d'arrêts de voitures juste après ce dangereux virage. Qu'en est-il ?

50 ans de vie sur le littoral des Alpes Maritimes m'ont permis de constater le mitage, la bétonisation, la pollution, la congestion (auto)routière rampants au nom du bien-être et de la frénésie de construction d'autorité indispensable aux besoins de la population ( quid des résidences secondaires vides les 3/4 de l'année), l'incidence de l'érosion et des inondations pour avoir raclé la nature.

Concernant l'assainissement, avons-nous une date de construction de la nouvelle station d'épuration et son impact sur l'environnement ?

Les odeurs de l'existante s'exhalent à l'année et une récente promenade en fraîche soirée le 19 juillet 2025 le long du Plan d'eau et de la Durance a été accompagnée de fortes odeurs nauséabondes ininterrompues tout du long. Saison touristique, certes.

Un tel projet pour l'extension des activités économiques et communales et la demande de logements des Embrunais-es, se concevrait en partie basse, - CHAUVETON allégé en constructions - débouchant sur la route d'accès Nord d'Embrun vers l'avenue du Général de Gaulle.

Exigence de rentabilité, certes, mais la vision à long terme anticipant les besoins, conséquences et limitations à venir a, depuis des décennies, été négligée par les décideurs trop souvent axés sur l'immédiateté et sans véritable concertation avec les citoyens.

Cordialement

Les données prises en compte pour le calcul sont les suivantes.

Pour la phase 1 :

« Les trafics générés par le programme résidentiel - phase 1 - (155 logements) ont été évalués à partir des ratios et indicateurs suivants :

- Nombre de personnes par logement = 1,82 (ratio issu des bases INSEE - 2021), soit une population résidente de 282 individus
- Pour les habitants, nombre de déplacements tous modes par personne et par jour = 4,3, soit une mobilité évaluée à près de 1 213 déplacements quotidiens tous modes/tous motifs

====> 1 213 = 282\*4,3 Le nombre de trajets est correct

- Part des déplacements internes à Embrun : 62 %
- Part des déplacements hors d'Embrun : 38 %
- Part modale Voiture Particulière (VP) : 70 % pour les déplacements internes à Embrun et 85 % pour les externes
- Part modale des Transports Collectifs (TC) + Modes Actifs : 30 % (interne à Embrun) et 15 % (externe à Embrun).
- Part du trafic aux Heures de Pointe : 10 % en HPM et 9 % en HPS
- Répartition du trafic entrant/sortant en Heure de Pointe du Matin : **90 % en entrant/100 % en sortant**

====> Quelle répartition peut atteindre 190 % ?

====> entrant/sortant de quel lieu ?

Répartition du trafic entrant/sortant en Heure de Pointe du Soir : 15 % en entrant/85 % en sortant

Suivant les indicateurs retenus, le projet - phase 1 - de 155 logements devrait générer un trafic d'environ **765 mouvements** en voiture, deux sens de circulation, sur l'ensemble de la journée (en moyenne des jours ouvrés).

====> mon calcul : 1213 \* (0,62 \* 0,70) + 1213 \* (0,38 \* 0,85) ====> 918

====> Comment expliquer un écart de 153 mouvements de véhicule

Sur ce volume total journalier, près de 145 véhicules supplémentaires circuleront aux heures de pointe du matin et du soir (cumulées, soit 75 le matin et 70 le soir), sur une période limitée à deux heures (sur un total de 24 heures).

====> 145 = 765 \* (0,10 + 0,09) selon le calcul initial

====> 175 = 918 \* (0,10 + 0,09) selon le calcul révisé

Le reste du trafic se répartissant sur les heures dites "creuses" (avant et après les heures de pointe).

En phase 1, l'augmentation du trafic automobile peut donc être qualifiée de faible dans la mesure où elle n'induit qu'environ un véhicule supplémentaire toutes les minutes (en moyenne), et ce, aux heures de pointe sur l'avenue Général Nicolas, dans les deux sens de circulation.

====> Page 292 un tableau présente la répartition entrant/sortant HPM/HPS

| Répartition totale des flux entrant/sortant - Projet Chauveton - Phase 1 |        |        |       |
|--------------------------------------------------------------------------|--------|--------|-------|
|                                                                          | Entrée | Sortie | Total |
| Heure de Pointe du Matin 8h - 9h                                         | 8      | 68     | 75    |
| Heure de Pointe du Soir 17h15 - 18h15                                    | 52     | 17     | 70    |

====> Ce qui indique les pourcentages suivants non conformes aux indicateurs

|     | entrant  | sortant  |    |
|-----|----------|----------|----|
| HPM | 8 (10%)  | 68 (90%) | 75 |
| HPS | 52 (75%) | 17 (25%) | 70 |



Les données prises en compte pour le calcul sont les suivantes.

Pour la phase 1 :

« Les trafics générés par le programme résidentiel - phase 1 - (155 logements) ont été évalués à partir des ratios et indicateurs suivants :

- Nombre de personnes par logement = 1,82 (ratio issu des bases INSEE - 2021), soit une population résidente de 282 individus
- Pour les habitants, nombre de déplacements tous modes par personne et par jour = 4,3, soit une mobilité évaluée à près de 1 213 déplacements quotidiens tous modes/tous motifs

====> 1 213 = 282\*4,3 Le nombre de trajets est correct

- Part des déplacements internes à Embrun : 62 %
- Part des déplacements hors d'Embrun : 38 %
- Part modale Voiture Particulière (VP) : 70 % pour les déplacements internes à Embrun et 85 % pour les externes
- Part modale des Transports Collectifs (TC) + Modes Actifs : 30 % (interne à Embrun) et 15 % (externe à Embrun).
- Part du trafic aux Heures de Pointe : 10 % en HPM et 9 % en HPS
- Répartition du trafic entrant/sortant en Heure de Pointe du Matin : **90 % en entrant/100 % en sortant**

====> Quelle répartition peut atteindre 190 % ?

====> entrant/sortant de quel lieu ?

Répartition du trafic entrant/sortant en Heure de Pointe du Soir : 15 % en entrant/85 % en sortant

Suivant les indicateurs retenus, le projet - phase 1 - de 155 logements devrait générer un trafic d'environ **765 mouvements** en voiture, deux sens de circulation, sur l'ensemble de la journée (en moyenne des jours ouvrés).

====> mon calcul : 1213 \* (0,62 \* 0,70) + 1213 \* (0,38 \* 0,85) ====> 918

====> Comment expliquer un écart de 153 mouvements de véhicule

Sur ce volume total journalier, près de 145 véhicules supplémentaires circuleront aux heures de pointe du matin et du soir (cumulées, soit 75 le matin et 70 le soir), sur une période limitée à deux heures (sur un total de 24 heures).

====> 145 = 765 \* (0,10 + 0,09) selon le calcul initial

====> 175 = 918 \* (0,10 + 0,09) selon le calcul révisé

Le reste du trafic se répartissant sur les heures dites "creuses" (avant et après les heures de pointe).

En phase 1, l'augmentation du trafic automobile peut donc être qualifiée de faible dans la mesure où elle n'induit qu'environ un véhicule supplémentaire toutes les minutes (en moyenne), et ce, aux heures de pointe sur l'avenue Général Nicolas, dans les deux sens de circulation.

====> Page 292 un tableau présente la répartition entrant/sortant HPM/HPS

| Répartition totale des flux entrant/sortant - Projet Chauveton - Phase 1 |        |        |       |
|--------------------------------------------------------------------------|--------|--------|-------|
|                                                                          | Entrée | Sortie | Total |
| Heure de Pointe du Matin 8h - 9h                                         | 8      | 68     | 75    |
| Heure de Pointe du Soir 17h15 - 18h15                                    | 52     | 17     | 70    |

====> Ce qui indique les pourcentages suivants non conformes aux indicateurs

|     | entrant  | sortant  |    |
|-----|----------|----------|----|
| HPM | 8 (10%)  | 68 (90%) | 75 |
| HPS | 52 (75%) | 17 (25%) | 70 |

## Synthèse des calculs

Le tableau regroupe les résultats obtenus et indique le total des déplacements en voiture particulière dans les deux sens.

|                           |             |
|---------------------------|-------------|
| Phase 1                   | 918         |
| Phase 2 - résidents       | 545         |
| Phase 2 - activités       | 320         |
| Total des déplacements VP | <b>1783</b> |

Le détail des calculs est explicité ci-après.

### Phase 1

Calculs du trafic généré en utilisant les indicateurs fournis par IRIS Conseil:

Population résidente :

Nombre de logements : 155

Nombre de personnes par logement : 1,82

Population résidente = 155 logements \* 1,82 personnes/logement = 282 individus

Nombre total de déplacements quotidiens :

Nombre de déplacements par personne et par jour : 4,3

Mobilité totale = 282 individus \* 4,3 déplacements/personne/jour = 1212,6 déplacements/jour

Répartition des déplacements :

Déplacements internes à Embrun : 62% de 1212,6 =  $0,62 * 1212,6 = 751,8$  déplacements

Déplacements hors d'Embrun : 38% de 1212,6 =  $0,38 * 1212,6 = 460,8$  déplacements

Part modale de la voiture particulière (VP) :

VP pour les déplacements internes : 70% de 751,8 =  $0,70 * 751,8 = 526,26$  déplacements

VP pour les déplacements externes : 85% de 460,8 =  $0,85 * 460,8 = 391,68$  déplacements

Total des déplacements en voiture particulière :

Total VP = 526,26 + 391,68 = **917,94 déplacements**

Mouvements en voiture (en considérant un mouvement aller-retour comme deux mouvements) :

## Phase 2

### Population résidente :

Calculs du trafic généré en utilisant les indicateurs fournis par IRIS Conseil:

Nombre de logements : 92

Nombre de personnes par logement : 1,82

Population résidente = 92 logements \* 1,82 personnes/logement = 167,44 individus  
(arrondi à 167 individus)

Nombre total de déplacements quotidiens :

Nombre de déplacements par personne et par jour : 4,3

Mobilité totale = 167 individus \* 4,3 déplacements/personne/jour = 718,1 déplacements/jour (arrondi à 720 déplacements/jour)

Répartition des déplacements :

Déplacements internes à Embrun : 62% de 720 =  $0,62 * 720 = 446,4$  déplacements

Déplacements hors d'Embrun : 38% de 720 =  $0,38 * 720 = 273,6$  déplacements

Part modale de la voiture particulière (VP) :

VP pour les déplacements internes : 70% de 446,4 =  $0,70 * 446,4 = 312,48$  déplacements

VP pour les déplacements externes : 85% de 273,6 =  $0,85 * 273,6 = 232,56$  déplacements

Total des déplacements en voiture particulière :  $312,48 + 232,56 = \mathbf{545,04 \text{ déplacements}}$

### Pole d'activité :

Nombre de déplacements en voiture générés par une activité de 200 emplois sur site.

Hypothèses et ratios typiques :

Nombre de déplacements par employé et par jour : en général, on peut estimer qu'un employé effectue environ 2 déplacements par jour (un aller et un retour).

Part modale de la voiture particulière (VP) : supposons que 80% des employés utilisent la voiture particulière pour se rendre au travail.

Calculs :

Nombre total de déplacements quotidiens liés aux emplois :

Nombre d'employés : 200

Nombre de déplacements par employé et par jour : 2

Mobilité totale = 200 employés \* 2 déplacements/employé/jour = 400 déplacements/jour

Nombre de déplacements en voiture particulière :

Part modale de la voiture particulière : 80%

Déplacements en VP = 400 déplacements \* 0,80 = **320 déplacements**



Fux de vehicules vers Embrun  
Chalvet 100  
Chauveton 300

Alternat



Zone a risque

Flux Embrun->Chauveton  
200 vehicules



Fux de vehicules vers Embrun  
Chalvet 100  
Chauveton 300

Alternat



Zone a risque

Flux Embrun->Chauveton  
200 vehicules



## 8. Annexe 2 (Actualisation de l'étude de trafic)

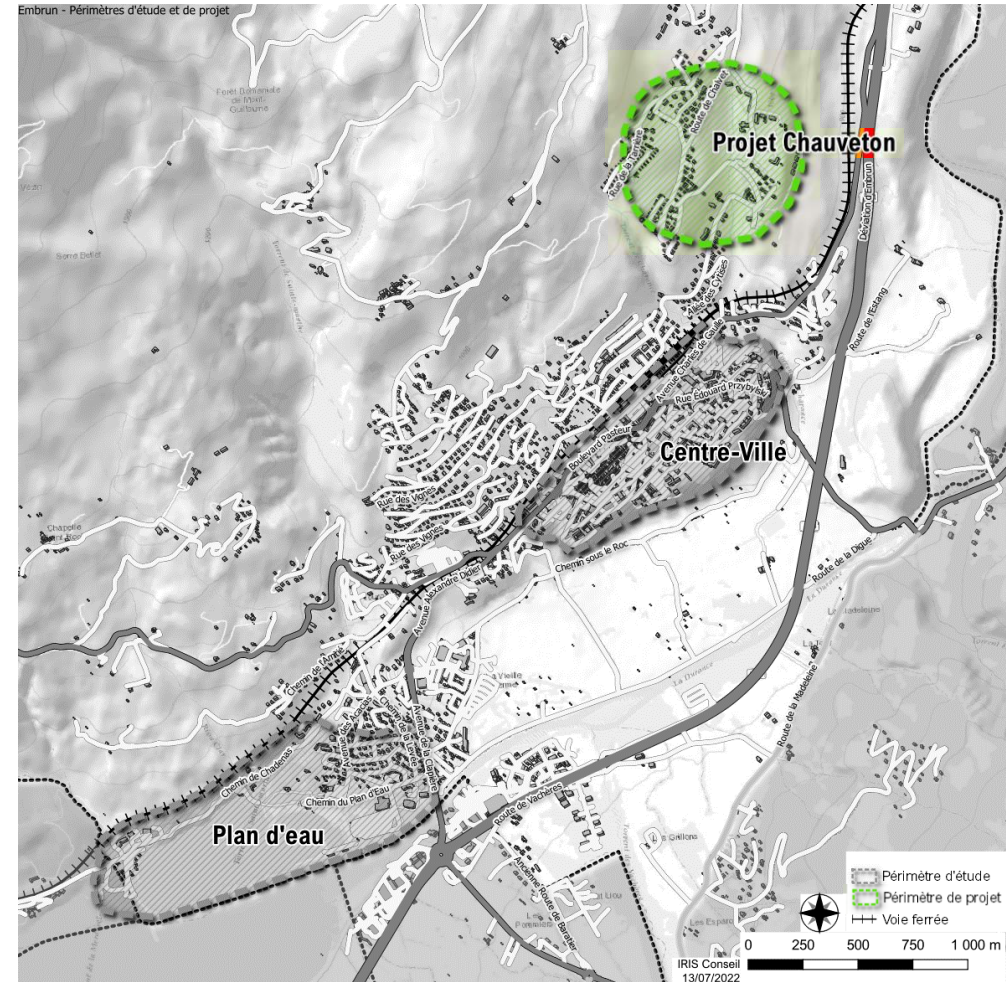
## Mise à jour de l'évaluation de l'impact du projet de Chauveton selon les demandes la MRAe



# RAPPEL DU PROJET CHAUVETON

La réalisation de ce projet est prévue à l'horizon 2030. Il se situe sur le territoire d'Embrun, au Nord-Est du centre-ville, et accueillera notamment des logements.

La réalisation du projet est prévue en deux phases.



# ÉVALUATION DE L'IMPACT DU PROJET CHAUVETON - PHASE 1 - 2027

Le projet du Chauveton est programmé en **deux phases**.

Une première phase portera sur l'acquisition du domaine de Chauveton, la création de logements et la mise en valeur du patrimoine naturel. L'achèvement du projet est prévu autour de 2028.

Le programme prévoit la réalisation d'un total de **247 logements** en mixité sociale en 2 phases :

- La première phase portera sur la construction de **155 logements** décomposés de la façon suivante :
  - 17 lots individuels,
  - 38 maisons individuelles groupées, dont 9 en logement social,
  - 100 logements collectifs, dont 40 en logement social.

La mixité sociale sera respectée :

- 25 % de logements sociaux pour les maisons individuelles groupées, soit 9 maisons,
- 40 % de logements sociaux pour les logements collectifs, soit 40 logements.

Projet d'aménagement - Phase 1





# ÉVALUATION DE L'IMPACT DU PROJET CHAUVETON - PHASE 2 - 2030

Cette deuxième phase portera sur la création de :

- 92 logements (secteurs 1, 2 et 6),
- 1 pôle pour les associations (secteur 5),
- des activités économiques (secteurs 3 et 4).

En détails :

- 54 logements collectifs en accession libre,
- 19 logements collectifs en accession sociale divisée, sur deux secteurs,
- 6 logements en bande,
- 13 maisons individuelles,
- 2 590 m<sup>2</sup> de bureaux/ateliers,
- 1 500 m<sup>2</sup> de bureaux,
- 700 m<sup>2</sup> seront par ailleurs dédiés à des locaux associatifs.

Projet d'aménagement - Phase 2



# ÉVALUATION DE L'IMPACT DU PROJET CHAUVETON - PHASE 1 - HORIZON 2027

Les trafics générés par le programme résidentiel - phase 1 - (155 logements) ont été évalués à partir des ratios et indicateurs suivants :

- Nombre de personnes par logement = 1,82 (ratio issu des bases INSEE - 2021), soit une population résidente de 282 individus
- Pour les habitants, nombre de déplacements tous modes par personne et par jour = 4,3, soit une mobilité évaluée à près de 1 213 déplacements quotidiens tous modes/tous motifs
- Part des déplacements internes à Embrun : 62 %
- Part des déplacements hors d'Embrun : 38 %
- Part modale Voiture Particulière (VP) : 70 % pour les déplacements internes à Embrun et 85 % pour les externes
- Taux d'occupation véhicule (nombre de personne(s) par véhicule) : 1.2
- Part modale des Transports Collectifs (TC) + Modes Actifs : 30 % (interne à Embrun) et 15 % (externe à Embrun).
- Pour les logements, les parts du trafic aux Heures de Pointe : 10 % en HPM et 9 % en HPS (tous motifs confondus)
- Répartition du trafic entrant/sortant pour les logements
  - en Heure de Pointe du Matin : 10 % en entrant / 90 % en sortant
  - en Heure de Pointe du Soir : 75 % en entrant / 25 % en sortant

Suivant les indicateurs retenus, le projet - phase 1 - de 155 logements devrait générer un trafic d'environ 765 mouvements en voiture, deux sens de circulation, sur l'ensemble de la journée (en moyenne des jours ouvrés).

Sur ce volume total journalier, près de 145 véhicules supplémentaires circuleront aux heures de pointe du matin et du soir (cumulées, soit 75 le matin et 70 le soir), sur une période limitée à deux heures (sur un total de 24 heures).

Le reste du trafic se répartissant sur les heures dites "creuses" (avant et après les heures de pointe).

En phase 1, l'augmentation du trafic automobile peut donc être qualifiée de faible dans la mesure où elle n'induirait qu'environ un véhicule supplémentaire toutes les minutes (en moyenne), et ce, aux heures de pointe sur l'avenue Général Nicolas/route de Chalvet, dans les deux sens de circulation.

| Répartition totale des flux entrant/sortant - Projet Chauveton<br>Phase 1 – Av. Général Nicolas |        |        |       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|-------|
|                                                                                                 | Entrée | Sortie | Total |
| Heure de Pointe du Matin 8h - 9h                                                                | 8      | 68     | 76    |
| Heure de Pointe du Soir 17h15 - 18h15                                                           | 52     | 17     | 69    |

## Complément d'informations relatif à la génération de trafic

Il convient de préciser plusieurs éléments nécessaires à la bonne compréhension de l'exercice de génération de trafic. Une estimation d'un nombre de déplacements en voiture par personne (résident) ne correspond pas à un nombre de voiture. En effet, il est possible d'effectuer un déplacement en voiture en tant que conducteur, mais également en tant que passager. C'est pour cette raison que le nombre de déplacements en VP est divisé par un nombre moyen de personne par véhicule (taux de covoiturage), dans le cas présent 1,2 personne par véhicule.

Important, des enquêtes déplacements de territoires comparables en villes moyennes et zones alpines mesurent des taux d'occupation moyens autour de 1,37 à 1,41 personne par véhicule, avec des variations par secteurs et motifs, ce qui constitue un repère réaliste pour un contexte comme l'Embrunais/Hautes-Alpes.

L'enquête "Ville moyenne" cite un taux global de 1,37, tombant à 1,06 pour les trajets domicile-travail et dépassant 2 pour l'accompagnement, illustrant l'influence forte du motif sur l'occupation observée.

Une synthèse Cerema sur Métropole Savoie – Avant-Pays Savoyard trouve 1,41 en moyenne, avec des pôles urbains autour de 1,30 et des secteurs plus familiaux autour de 1,5, ce qui cadre avec des zones de montagne à habitat dispersé et déplacements familiaux fréquents.

Faute d'enquête mobilité locale publiée pour Embrun, l'approximation la plus solide situerait donc l'occupation moyenne autour de 1,3–1,4 personne par voiture, avec un niveau plus bas sur les trajets domicile-travail et plus élevé pour l'accompagnement/loisirs, en s'appuyant sur résultats de territoires proches et données nationales officielles.

Afin de ne pas sous-estimer les trafics, il a été pris un taux de "covoiturage" relativement bas et donc une hypothèse plus contraignante de 1,2 personne par véhicule.

Les principaux ratios utilisés sont issus de l'INSEE, d'études de mobilité réalisée sur le territoire Embrunais ou proche.

Concernant la part des heures de pointe, elles sont issues des différentes séries de campagnes de comptages automatiques réalisées dans le cadre de l'étude de circulation et de stationnement d'Embrun.

Il est également important de préciser que pour les générations de trafic liés aux logements, que tous les résidents ne sont pas présents tous les jours, que tous les résidents ne sont pas actifs (retraités, à la recherche d'un emploi, enfants/adolescents), qu'ils ne se déplacent pas tous en heure de pointe (soit avant, soit après), que certains résidents ne se déplacent pas non plus tous les jours.

Concernant les générations de trafic des activités, il convient de garder à l'esprit que les ratios utilisés sont issus de nombreuses expériences antérieures, validées par des études postérieures. De même, concernant le nombre d'emplois générés en fonction d'une surface donnée, il faut intégrer plusieurs facteurs qui viennent réduire le nombre de véhicules en heure de pointe tels que le taux de présence (85 %), le nombre de déplacements par jour (2.4), la part modale voiture (76 %), le nombre de personnes par véhicule (covoiturage) (1.2). À noter que le taux de présence est simplement dû au fait que des salariés soient en congé, malade, en télétravail...

Et tout comme pour les résidents, les salariés peuvent effectuer leur déplacement avant ou après l'heure de pointe.



Les trafics générés par le programme résidentiel et d'activités - phase 2 - (92 logements + activités + locaux associatifs) ont été évalués à partir des ratios et indicateurs suivants :

- Nombre de personnes par logement = 1,82 (ratio issu des bases INSEE - 2021), soit une population résidente de 167 individus
- Pour les habitants, nombre de déplacements tous modes par personne et par jour = 4,3, soit une mobilité évaluée à près de 720 déplacements quotidiens tous modes/tous motifs
- Part des déplacements internes à Embrun : 62 %
- Part des déplacements hors d'Embrun : 38 %
- Part modale Voiture Particulière (VP) : 70 % pour les déplacements internes à Embrun et 85 % pour les externes
- Taux d'occupation véhicule (nombre de personne(s) par véhicule) : 1.2
- Part modale des Transports Collectifs (TC) + Modes Actifs : 30 % (interne à Embrun) et 15 % (externe à Embrun).
- Pour les logements, les parts du trafic aux Heures de Pointe : 10 % en HPM et 9 % en HPS (tous motifs confondus)
- Répartition du trafic entrant/sortant pour les logements
  - en Heure de Pointe du Matin : 10 % en entrant / 90 % en sortant
  - en Heure de Pointe du Soir : 75 % en entrant / 25 % en sortant
- 30 m<sup>2</sup> par emploi pour les bureaux
- 60 m<sup>2</sup> par emploi pour les ateliers/bureaux qui mixent de la surface de travail-stockage et de bureaux

## • Répartition du trafic entrant/sortant pour les activités

- 70 % des mouvements du matin sont concentrés en HPM avec 90 % entrant et 10 % sortant,
- 50 % des mouvements du soir sont concentrés en HPS avec 15 % entrant et 85 % sortant.

Suivant les indicateurs retenus, le projet - phase 2 - (92 logements + activités) devrait générer un trafic d'environ 575 mouvements en voiture, deux sens de circulation, sur l'ensemble de la journée (en moyenne des jours ouvrés).

Les flux liés aux bureaux et ateliers généreront eux environ 120 véhicules, deux sens de circulation, sur l'ensemble de la journée (en moyenne des jours ouvrés).

Sur ce volume total journalier, près de 150 véhicules supplémentaires circuleront aux heures de pointe du matin et du soir (cumulées, soit 80/85 le matin et 65/70 le soir), sur une période limitée à deux heures (sur un total de 24 heures).

Le reste du trafic se répartissant sur les heures dites "creuses" (avant et après les heures de pointe).

L'augmentation du trafic automobile peut donc être qualifiée de faible dans la mesure où elle n'induit que deux véhicules supplémentaires toutes les minutes (en moyenne), et ce, aux heures de pointe sur l'avenue Général Nicolas/route de Chalvet, dans les deux sens de circulation.

**L'horizon de mise en service est considéré à 2030.**

| Répartition totale des flux entrant/sortant - Projet Chauveton<br>Phase 2 – Av. Général Nicolas |        |        |       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|-------|
|                                                                                                 | Entrée | Sortie | Total |
| Heure de Pointe du Matin 8h - 9h                                                                | 38     | 44     | 82    |
| Heure de Pointe du Soir 17h15 - 18h15                                                           | 35     | 32     | 67    |

# ÉVALUATION DE L'IMPACT DU PROJET CHAUVETON - PHASE 1 ET 2

## HORIZON DE MISE EN SERVICE : 2030

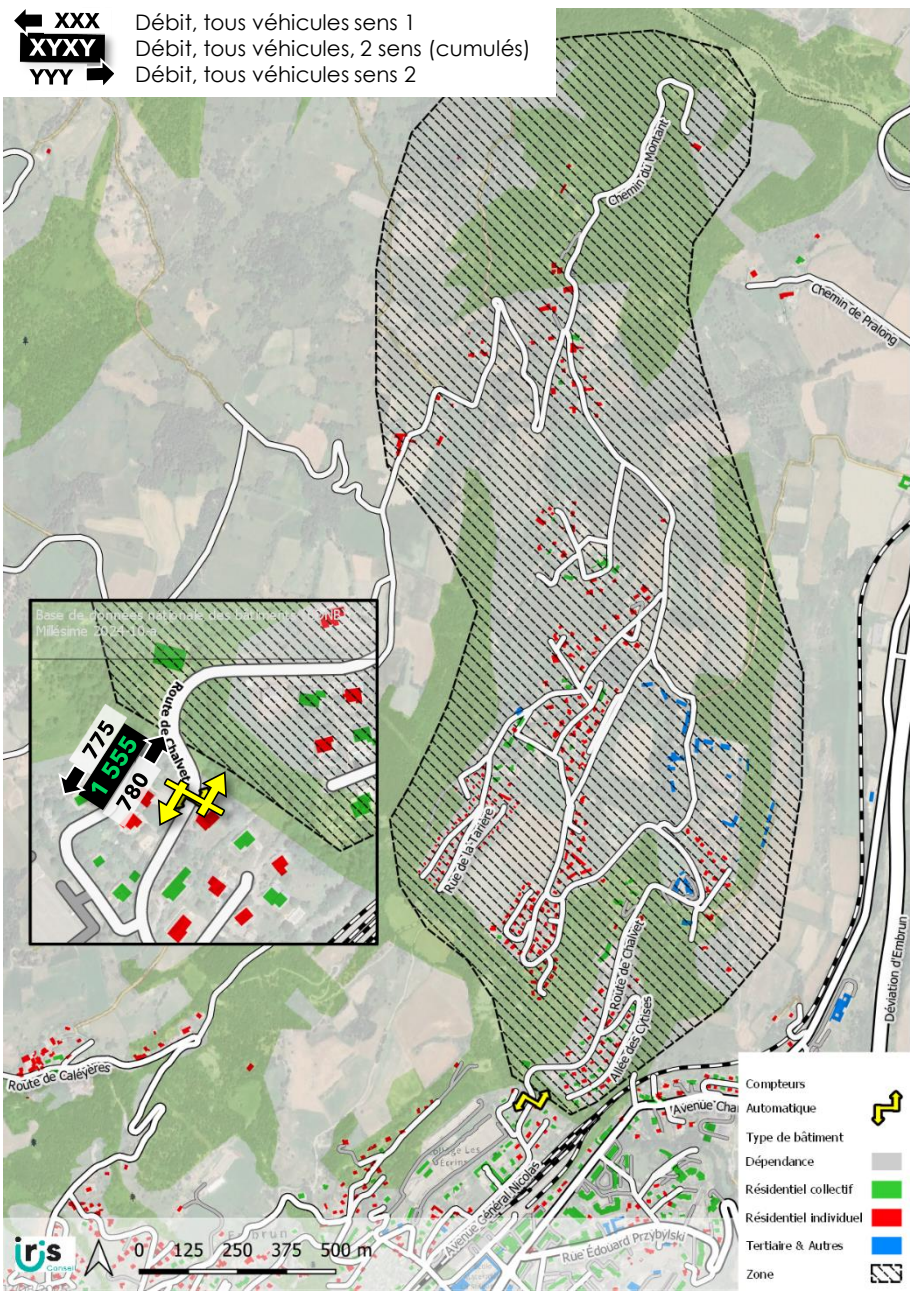
Les trafics générés, aux heures de pointe, par les programmes résidentiels des phases 1 et 2 ainsi que ceux liés aux activités économiques et associatives de la phase 2 sont les suivants :

| Répartition totale des flux entrant/sortant - Projet Chauveton<br>Phase 1 et 2 – Av. Général Nicolas/Route de Chalvet |        |        |       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|-------|
|                                                                                                                       | Entrée | Sortie | Total |
| Heure de Pointe du Matin 8h - 9h                                                                                      | 46     | 112    | 158   |
| Heure de Pointe du Soir 17h15 - 18h15                                                                                 | 87     | 49     | 136   |

Les trafics journaliers :

| Génération de trafic en Moyenne Jour Ouvré*<br>Phase 1 et 2 |         |         |       |
|-------------------------------------------------------------|---------|---------|-------|
|                                                             | Phase 1 | Phase 2 | Total |
| Trafic Moyen Journalier supplémentaire<br>2 sens confondus  | 765     | 575     | 1 340 |

# COMPARAISON PAR RAPPORT À LA STRUCTURE ACTUELLE DU SECTEUR CHALVET ÉLARGI



En interrogeant la Base de Données Nationale des Bâtiments (BDNB), mise à jour le 28 février 2025, et en sélectionnant les bâtiments dont les propriétaires/locataires sont susceptibles d'emprunter quotidiennement la route du Chalvet, il en ressort les informations suivantes :

| Usage principal        | Nb  | Part  |
|------------------------|-----|-------|
| Résidentiel individuel | 260 | 85 %  |
| Résidentiel collectif  | 38  | 12 %  |
| Dépendance             | 3   | 1 %   |
| Tertiaire              | 5   | 2 %   |
| Total                  | 306 | 100 % |

Actuellement, 306 bâtiments dont 97 % de logements génèrent un trafic moyen journalier de 1 555 véhicules (2 sens confondus).

En établissant une comparaison avec le projet Chauveton, qui comprend 247 nouveaux bâtiments de type "Résidentiel/logement" (155+92) et 7 bâtiments supplémentaires de type "Tertiaire" (conformément à la nomenclature de la BDNB), soit 97 % de logements, ce projet devrait engendrer environ 1 290 mouvements "voiture" (dans les deux sens).

En effet, si 306 bâtiments génèrent 1 555 mouvements "voiture" alors 254 bâtiments devraient générer environ 1 290 mouvements "voiture".

La génération de trafic précédemment décrite indique un total de 1 340 mouvements "voiture" soit une différence de +50 véhicules/+3.9 %.

\*Afin de faciliter la lecture, les résultats des calculs sont arrondis à 0 ou 5. 10/27



# ÉVALUATION DE L'IMPACT DE PROJETS IMMOBILIERS POTENTIELS

La route de Chalvet est une voie qui peut être considérée comme une impasse. En effet, elle ne dessert ni autre secteur d'habitat ni commune voisine. Elle relie les hameaux du nord d'Embrun au centre-ville. Ce caractère d'impasse est confirmé par les données de trafic de 2023, notamment en termes de pendularité. Aucun déséquilibre n'a été observé entre les flux entrants et sortants.

L'avenue du Général Nicolas et sa continuité, la route de Chalvet, constituent la seule voie d'accès à la zone.

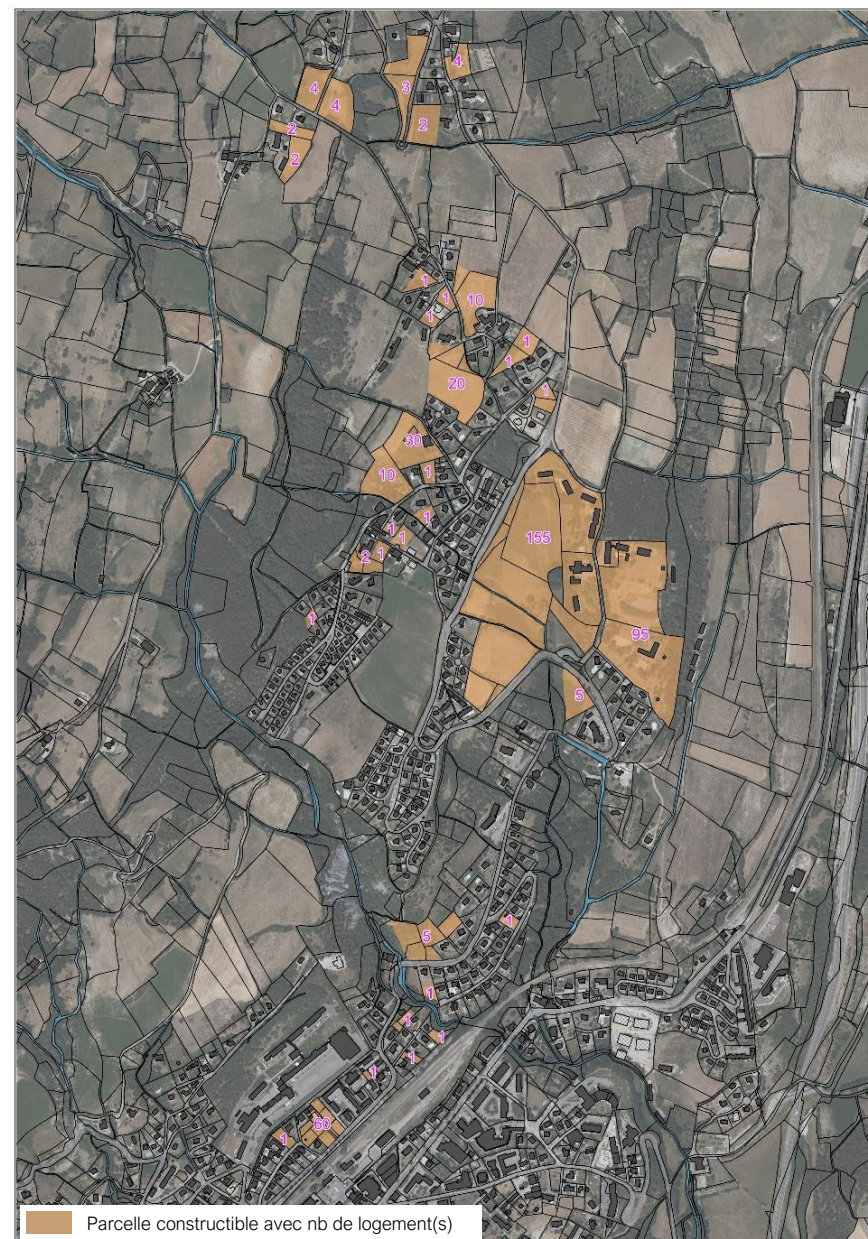
De fait, la Ville d'Embrun maîtrise les développements de son urbanisation dans ce secteur contraint et, à l'heure actuelle, aucun autre projet que celui du Chauveton n'est inscrit sur quel que document d'urbanisme que ce soit.

Ainsi, la Ville estime à 182, le nombre de parcelles pouvant être qualifiées de dents creuses, en plus du projet Chauveton.

Dans le scénario le plus pessimiste, où toutes les parcelles constructibles seraient utilisées pour des projets résidentiels, le nombre maximal de logements atteindrait donc 182.

En l'état actuel de connaissance des projets et des documents d'urbanisme, il a été pris comme hypothèse de répartir la construction des 182 logements (hypothèse maximaliste) sur à partir de 2026 sur une durée de 25 ans correspondant à l'horizon de mise en service du projet Chauveton +20 ans (2030 + 20 ans = 2050).

Une étude sur la génération de trafic a été réalisée afin d'évaluer les conséquences d'une occupation complète de ces espaces constructibles.





# ÉVALUATION DE L'IMPACT DE PROJETS IMMOBILIERS POTENTIELS

Les trafics générés selon une hypothèse de programmation immobilière maximaliste de 182 logements supplémentaires ont été évalués à partir des ratios et indicateurs suivants :

- Nombre de personnes par logement = 1,82 (ratio issu des bases INSEE - 2021), soit une population résidente de 331 individus
- Pour les habitants, nombre de déplacements tous modes par personne et par jour = 4,3, soit une mobilité évaluée à près de 1 424 déplacements quotidiens tous modes/tous motifs
- Part des déplacements internes à Embrun : 62 %
- Part des déplacements hors d'Embrun : 38 %
- Part modale Voiture Particulière (VP) : 70 % pour les déplacements internes à Embrun et 85 % pour les externes
- Taux d'occupation véhicule (nombre de personne(s) par véhicule) : 1.2
- Part modale des Transports Collectifs (TC) + Modes Actifs : 30 % (interne à Embrun) et 15 % (externe à Embrun).
- Pour les logements, les parts du trafic aux Heures de Pointe : 10 % en HPM et 9 % en HPS (tous motifs confondus)
- Répartition du trafic entrant/sortant pour les logements
  - en Heure de Pointe du Matin : 10 % en entrant / 90 % en sortant
  - en Heure de Pointe du Soir : 75 % en entrant / 25 % en sortant

Suivant les indicateurs retenus, l'hypothèse d'une programmation immobilière maximaliste de 182 logements devrait générer un trafic d'environ 900\* mouvements "voiture", deux sens de circulation confondus, sur l'ensemble de la journée (en moyenne des jours ouvrés).

Sur ce volume total journalier, environ de 170\* véhicules supplémentaires circuleront aux heures de pointe du matin et du soir (cumulées, soit environ 90\* le matin et 80\* le soir), sur une période limitée à deux heures (sur un total de 24 heures).

Le reste du trafic se répartissant sur les heures dites "creuses" (avant et après les heures de pointe).

| Répartition totale des flux entrant/sortant – Projet de complétion des parcelles non-construites – horizon 2050 |        |        |       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|-------|
|                                                                                                                 | Entrée | Sortie | Total |
| Heure de Pointe du Matin 8h - 9h                                                                                | 9      | 80     | 89    |
| Heure de Pointe du Soir 17h15 - 18h15                                                                           | 62     | 21     | 82    |

# ÉVALUATION DE L'IMPACT DE PROJETS IMMOBILIERS POTENTIELS + PROJET CHAUVETON

La route du Chalvet étant une impasse, et en l'absence de modification du Plan Local d'Urbanisme et/ou du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), les possibilités de développement immobilier, ainsi que la fréquence des déplacements restent limitées.

En l'absence de programmation, il a été retenu une hypothèse d'évolution linéaire de construction potentielle des 182 logements, à partir de 2026. Cette répartition linéaire de construction de logements a été appliquée à l'évolution du trafic.

Les évolutions de trafic moyen journalier pour la route de Chalvet sont les suivantes :

| Mise en service : 2030* |                       |
|-------------------------|-----------------------|
| SANS projet Chauveton   | AVEC projet Chauveton |
| 1 735 véhicules         | 3 075 véhicules       |

| Mise en service + 20 ans : 2050* |                       |
|----------------------------------|-----------------------|
| SANS projet Chauveton            | AVEC projet Chauveton |
| 2 455 véhicules                  | 3 795 véhicules       |

Soit un taux de croissance annuel moyen de +1.7 % entre 2023 et 2050 "sans projet" ou de +3.4 % "avec projet".

| Phase         | Année | Situation actuelle | Impact trafic Chauveton | Impact trafic complétion terrains constructibles Évolution tendancielle élevée | Total sans projet Chauveton | Total avec projet Chauveton |
|---------------|-------|--------------------|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Phase 1       | 2023  | 1555               |                         |                                                                                | 1555                        | 1555                        |
|               | 2024  |                    |                         |                                                                                | 1555                        | 1555                        |
|               | 2025  |                    |                         |                                                                                | 1555                        | 1555                        |
|               | 2026  |                    |                         | 36                                                                             | 1591                        | 1591                        |
|               | 2027  |                    | 765                     | 36                                                                             | 1627                        | 2392                        |
|               | 2028  |                    |                         | 36                                                                             | 1663                        | 2428                        |
|               | 2029  |                    |                         | 36                                                                             | 1699                        | 2464                        |
| Phase 2 - MES | 2030  |                    | 574                     | 36                                                                             | 1735                        | 3074                        |
|               | 2031  |                    |                         | 36                                                                             | 1771                        | 3110                        |
|               | 2032  |                    |                         | 36                                                                             | 1807                        | 3146                        |
|               | 2033  |                    |                         | 36                                                                             | 1843                        | 3182                        |
|               | 2034  |                    |                         | 36                                                                             | 1879                        | 3218                        |
|               | 2035  |                    |                         | 36                                                                             | 1915                        | 3254                        |
|               | 2036  |                    |                         | 36                                                                             | 1951                        | 3290                        |
|               | 2037  |                    |                         | 36                                                                             | 1987                        | 3326                        |
|               | 2038  |                    |                         | 36                                                                             | 2023                        | 3362                        |
|               | 2039  |                    |                         | 36                                                                             | 2059                        | 3398                        |
|               | 2040  |                    |                         | 36                                                                             | 2095                        | 3434                        |
|               | 2041  |                    |                         | 36                                                                             | 2131                        | 3470                        |
|               | 2042  |                    |                         | 36                                                                             | 2167                        | 3506                        |
|               | 2043  |                    |                         | 36                                                                             | 2203                        | 3542                        |
|               | 2044  |                    |                         | 36                                                                             | 2239                        | 3578                        |
|               | 2045  |                    |                         | 36                                                                             | 2275                        | 3614                        |
|               | 2046  |                    |                         | 36                                                                             | 2311                        | 3650                        |
|               | 2047  |                    |                         | 36                                                                             | 2347                        | 3686                        |
|               | 2048  |                    |                         | 36                                                                             | 2383                        | 3722                        |
|               | 2049  |                    |                         | 36                                                                             | 2419                        | 3758                        |
| MES + 20 ans  | 2050  |                    |                         | 36                                                                             | 2455                        | 3794                        |

|       |      |      |     |      |      |
|-------|------|------|-----|------|------|
| Total | 1555 | 1339 | 900 | 2455 | 3794 |
|-------|------|------|-----|------|------|

\*Afin de faciliter la lecture, les résultats des calculs sont arrondis à 0 ou 5.

# ÉVALUATION DE L'IMPACT DU PROJET CHAUVETON – TRAFIC EN ENTRÉE SORTIE – G. NICOLAS - HORIZON - MISE EN SERVICE : 2030

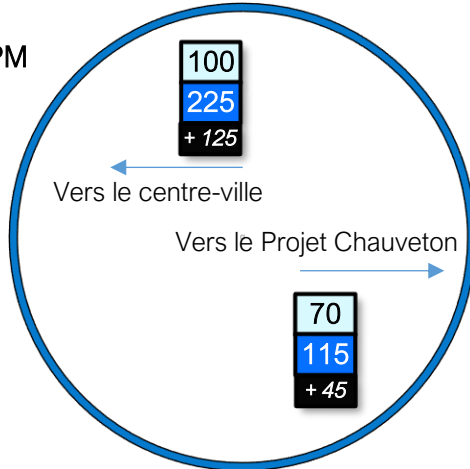
Évolution du trafic de l'avenue Général Nicolas  
au débouché du carrefour route de Caléryère

Trafic futur HPM

Avec projet

Chauveton

2030

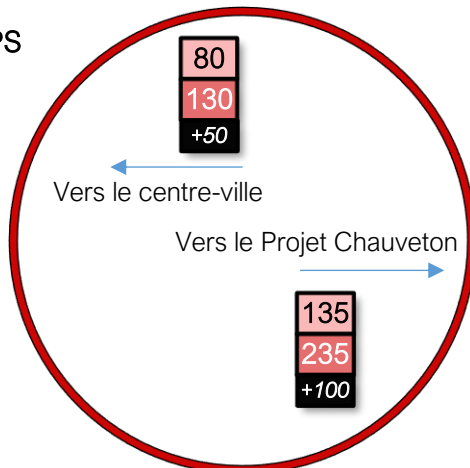


Trafic futur HPS

Avec projet

Chauveton

2030



| Trafic actuel<br>HPM       | Trafic actuel<br>HPS       |
|----------------------------|----------------------------|
| Trafic futur<br>2030 - HPM | Trafic futur<br>2030 - HPS |
| +/- Évolution              | +/- Évolution              |

Les volumes de trafic évalués sur l'avenue Général Nicolas après réalisation du projet Chauveton devraient varier entre +150 et +170 véhicules/heure deux sens confondus, selon la période de pointe.

L'évolution du trafic liée aux autres projets immobiliers potentiels a également été intégrée selon les caractéristiques définies en amont (nombre de logements maximal et linéarité de leur réalisation).

Si cette augmentation peut paraître importante, les volumes finaux restent contenus notamment compte tenu des trafics initiaux, et ce, quelle que soit la période.

HPM :

- Sens sortant le plus impacté avec + 125 véhicules, soit environ 2 véhicules supplémentaires de plus toutes les minutes.

HPS :

- Sens entrant le plus impacté avec + 100 véhicules, soit environ 3 véhicules supplémentaires de plus, toutes les 2 minutes.

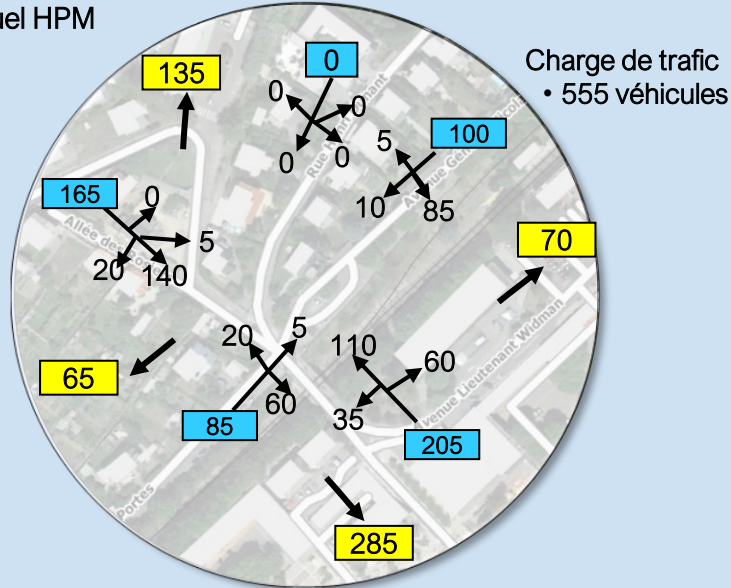
# ÉVALUATION DE L'IMPACT DU PROJET CHAUVETON SUR LE TRAFIC - PÉRIODE NORMALE

## HORIZON - MISE EN SERVICE : 2030

Données de trafic "tous véhicules" (TV) arrondies à 0 ou 5

### Trafic actuel HPM

2023

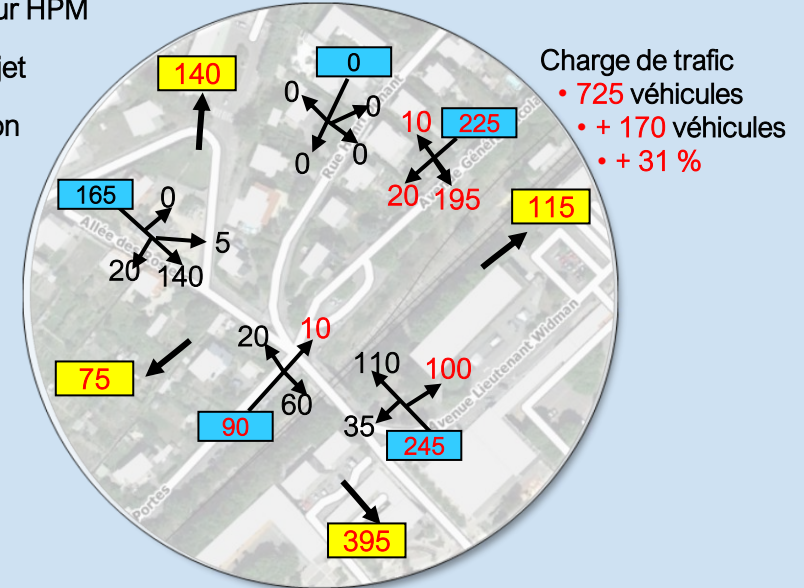


### Trafic futur HPM

Avec projet

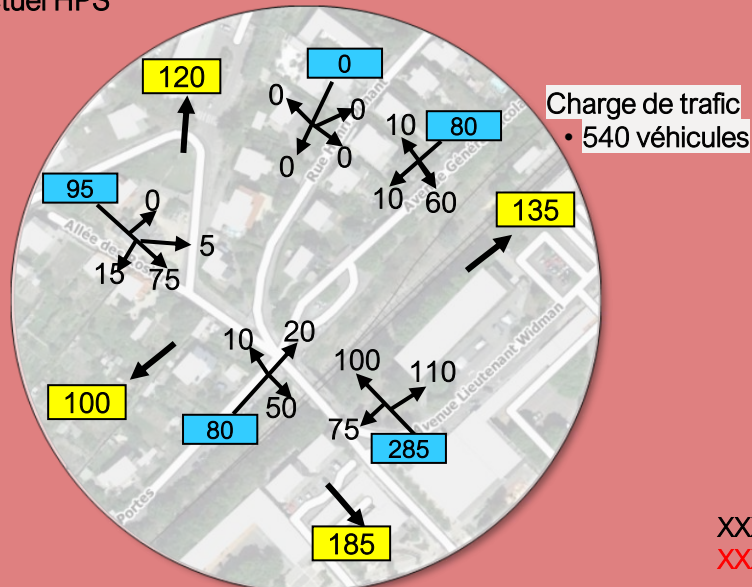
Chauveton

2030



### Trafic actuel HPS

2023

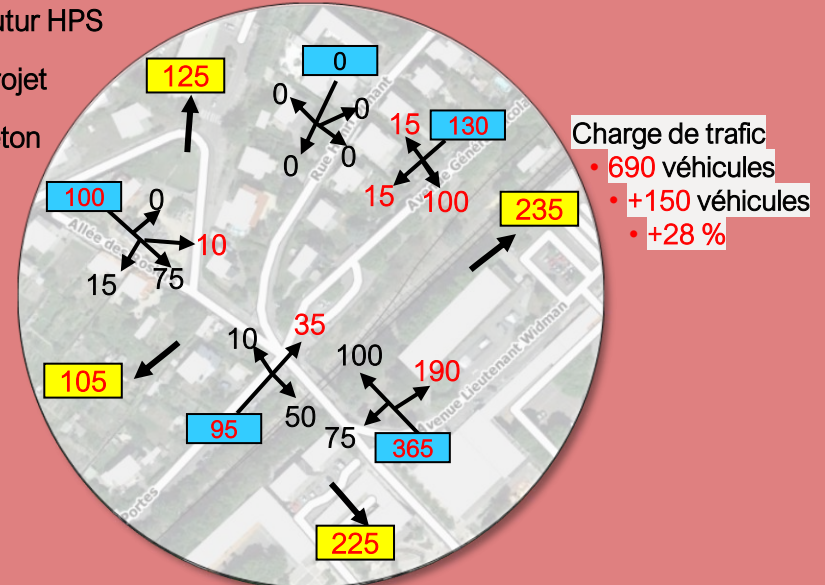


### Trafic futur HPS

Avec projet

Chauveton

2030



XXX : Trafic inchangé  
XXX : Trafic impacté

# ÉVALUATION DE L'IMPACT DU PROJET CHAUVETON + PROJETS IMMOBILIERS POTENTIELS

## HORIZON - MISE EN SERVICE 2030 ET +20 ANS (2050)

Afin d'apprécier/évaluer au mieux l'incidence des projets, un travail comparatif a été réalisé. Il consiste à mettre le trafic existant ou futur et d'indiquer la voie qui supporte ce même trafic à ce jour.

Les voies comparables en termes de trafic le sont soit en période soit en période estivale. Afin d'être le plus transparent possible, les deux données sont affichées. La donnée comparable est indiquée en **gras**, l'autre est grisée.

| Horizon | Projet                | Trafic Tous Véhicules | Voie comparable en termes de trafic* (Nb véh.)     |              |
|---------|-----------------------|-----------------------|----------------------------------------------------|--------------|
|         |                       |                       | Période                                            |              |
|         |                       |                       | normale                                            | estivale     |
| 2023    | SANS projet Chauveton | 1 555                 | Route de Chalvet                                   |              |
|         |                       |                       | <b>1 555</b>                                       | 1 935        |
| 2030    | SANS projet Chauveton | 1 735                 | Chemin du Plan d'eau                               |              |
|         | AVEC projet Chauveton | 3 075                 | <b>1 795</b>                                       | 6 155        |
| 2050    | SANS projet Chauveton | 2 455                 | Av. des Acacias                                    |              |
|         |                       |                       | <b>2 775</b>                                       | 6 205        |
|         | AVEC projet Chauveton | 3 795                 | Chemin de Sainte-Marthe avec passage sur l'ouvrage |              |
|         |                       |                       | 1 430                                              | <b>2 665</b> |
|         |                       |                       | N.C.                                               |              |
|         |                       |                       | /                                                  | /            |

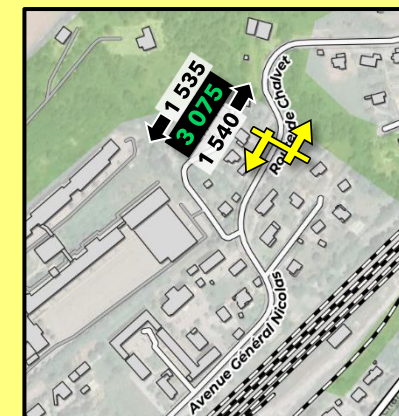
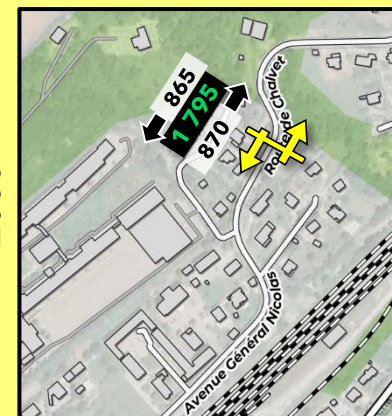
Pour rappel, le pont qui franchit la voie ferrée à proximité de la gare supporte un trafic moyen jours ouvrés compris entre 4 715 et 4 875 véhicules selon la période (normale ou estivale).

Pour le "2050 avec projet", aucune voie ne supporte un trafic similaire à celui projeté. Cependant, plusieurs voies supportent dans Embrun un trafic largement supérieur aux 3 795 véhicules estimés dans cette projection.

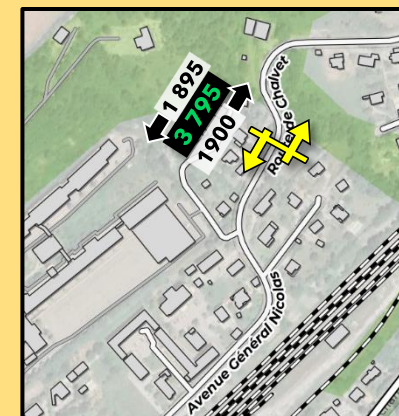
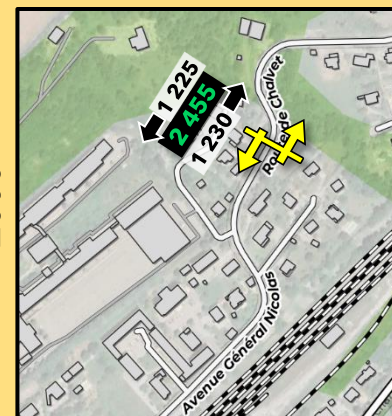
SANS projet

AVEC projet

2030



2050





# ÉVALUATION DE L'IMPACT DU PROJET CHAUVETON – TRAFIC EN ENTRÉE SORTIE – G. NICOLAS - HORIZON - MISE EN SERVICE + 20 ANS : 2050

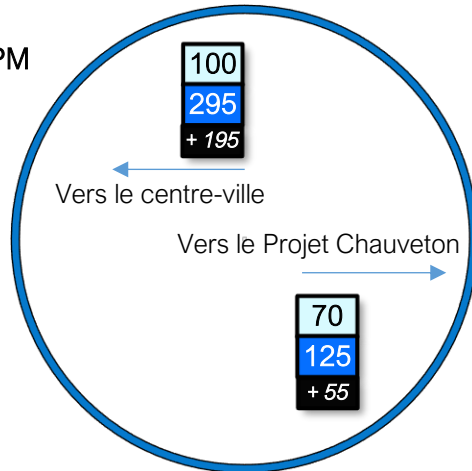
Évolution du trafic de l'avenue Général Nicolas  
au débouché du carrefour route de Caléryère

Trafic futur HPM

Avec projet

Chauveton

2050

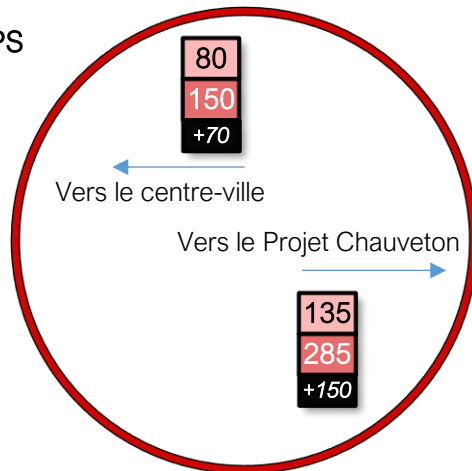


Trafic futur HPS

Avec projet

Chauveton

2050



| Trafic actuel<br>HPM       | Trafic actuel<br>HPS       |
|----------------------------|----------------------------|
| Trafic futur<br>2050 - HPM | Trafic futur<br>2050 - HPS |
| +/- Évolution              | +/- Évolution              |

En 2050, horizon correspondant à la mise en service + 20 ans, les volumes de trafic évalués sur l'avenue Général Nicolas après réalisation du projet Chauveton devraient varier entre +220 et +1250 véhicules/heure deux sens confondus, selon la période de pointe.

L'évolution du trafic liée aux autres projets immobiliers potentiels a également été intégrée selon les caractéristiques définies en amont. De fait, selon cette hypothèse, l'intégralité des parcelles non-construites en 2023, le sont en 2050.

Si cette augmentation peut paraître importante, elles s'effectuent sur près de 25 ans. Même si le volume en sortie de projet (vers le centre-ville) triple, les volumes finaux restent acceptables en termes d'écoulement.

HPM :

- Sens sortant le plus impacté avec + 195 véhicules, soit environ 3 véhicules supplémentaires de plus toutes les minutes.

HPS :

- Sens entrant le plus impacté avec + 150 véhicules, soit environ 5 véhicules supplémentaires de plus, toutes les 2 minutes.

# ÉVALUATION DE L'IMPACT DU PROJET CHAUVETON SUR LE TRAFIC - PÉRIODE NORMALE

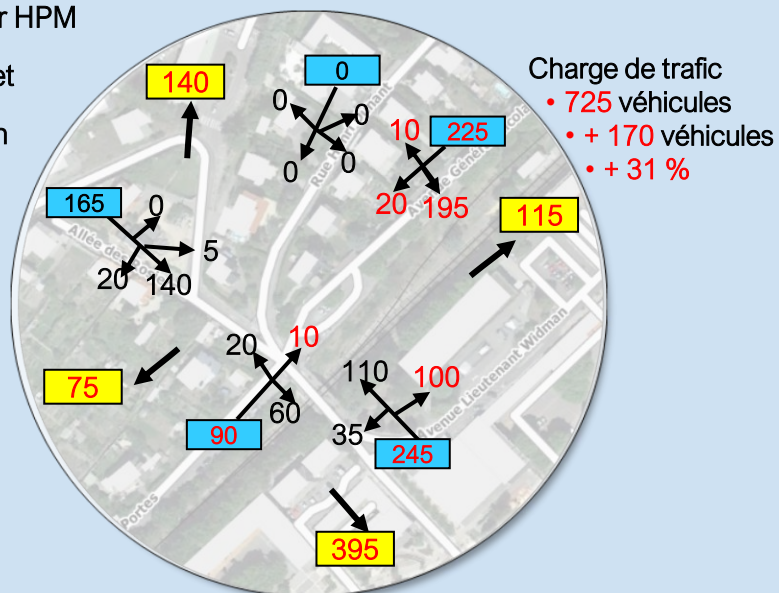
## HORIZON - MISE EN SERVICE : 2030 ET +20 ANS (2050)

Données de trafic "tous véhicules" (TV) arrondies à 0 ou 5. Les variations sont exprimées par rapport à la situation actuelle

### Trafic futur HPM

Avec projet  
Chauveton

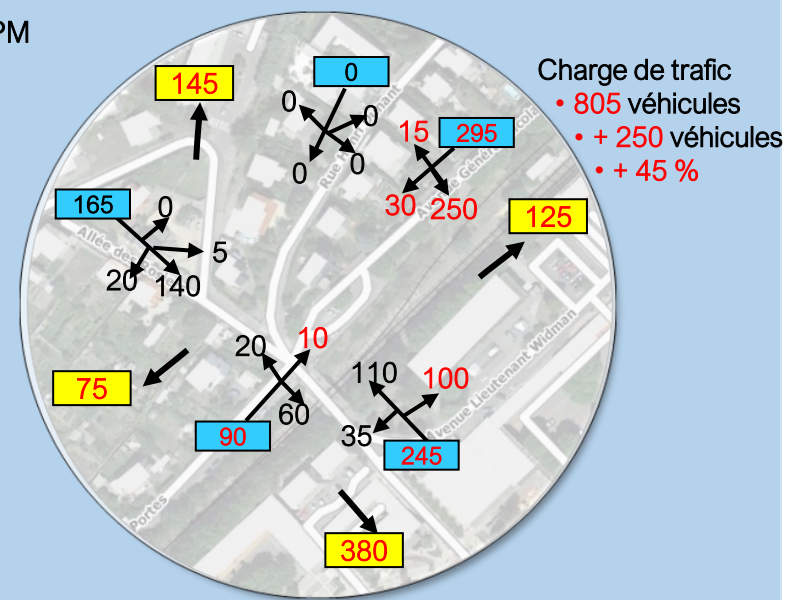
**2030**



### Trafic futur HPM

Avec projet  
Chauveton

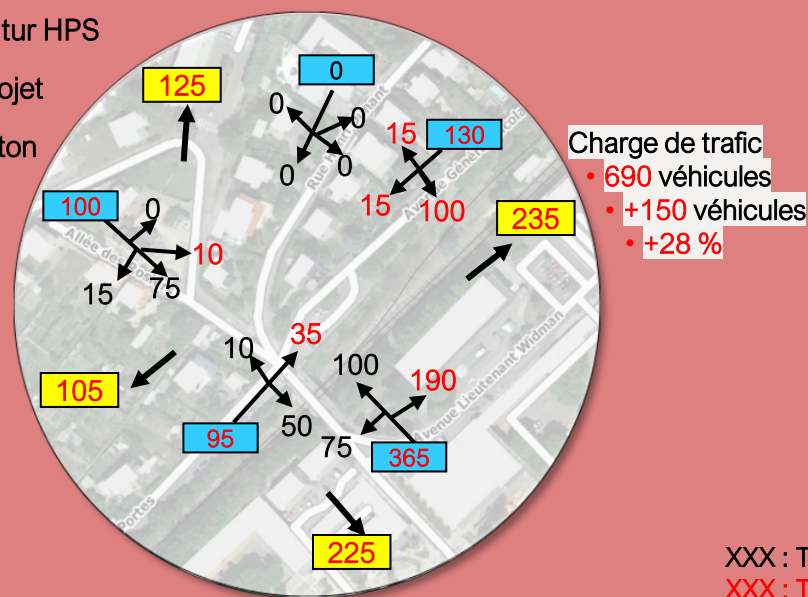
**2050**



### Trafic futur HPS

Avec projet  
Chauveton

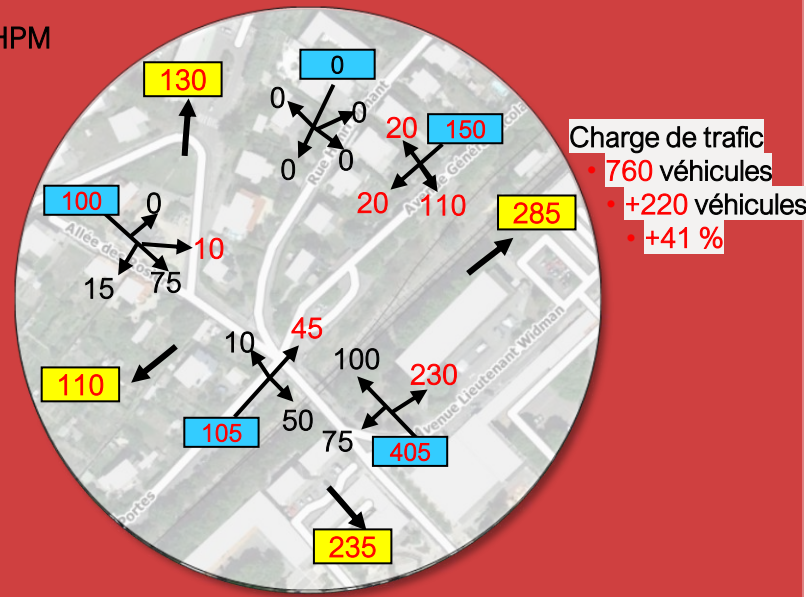
**2030**



### Trafic futur HPM

Avec projet  
Chauveton

**2050**



XXX : Trafic inchangé  
XXX : Trafic impacté

# AIDE À LA COMPRÉHENSION/ESTIMATION DES TRAFICS

## HORIZON - MISE EN SERVICE : 2030 ET + 20 ANS

Ci-dessous, quelques seuils permettant d'apprécier les trafics en fonction de leur volume pour un axe de circulation en milieu à deux voies (de largeur convenable - 1 voie par sens) :

### Trafic horaire :

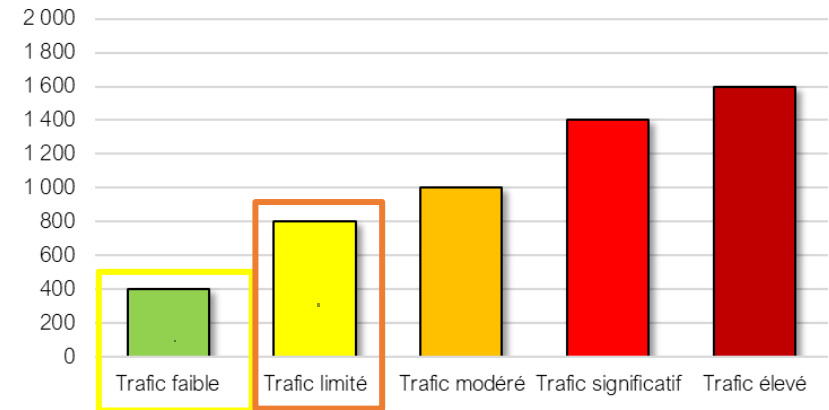
- 2030
- **Trafic faible** : moins de 400 véhicules/heure
- 2050
- **Trafic limité** : 400 à 800 véhicules/heure
  - **Trafic modéré** : 800 à 1 000 véhicules/heure
  - **Trafic significatif** : 1 000 à 1 400 véhicules/heure
  - **Trafic élevé** : supérieur à 1 400/1 600 véhicules/heure

### Trafic journalier :

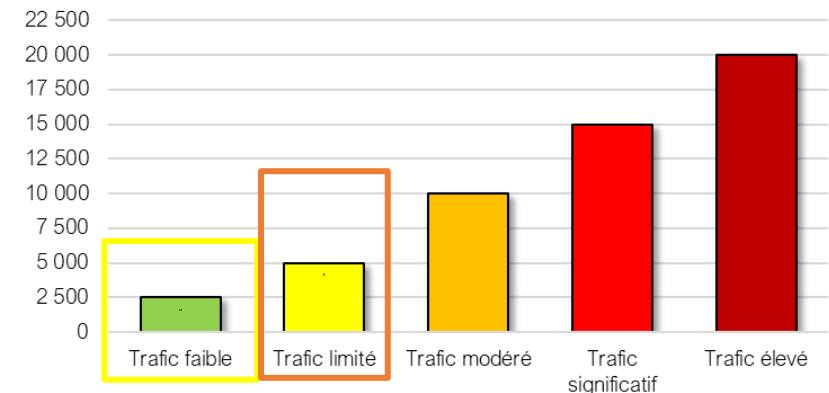
- 2030 et 2050  
Sans projet
- **Trafic faible** : moins de 2 500 véhicules/jour
- 2030 et 2050  
Avec projet
- **Trafic limité** : entre 2 500 et 5 000 véhicules/jour
  - **Trafic modéré** : 5 000 à 10 000 véhicules/jour
  - **Trafic significatif** : 10 000 à 15 000 véhicules
  - **Trafic élevé** : supérieur à 15 000 véhicules

→ La réalisation du projet du Chauveton ne remet pas en cause le niveau de trafic qui reste acceptable sur l'avenue Général Nicolas. Les difficultés tiennent davantage aux habitudes d'une circulation fluide, à la relative étroitesse de la voie par moment, mais qui permet de limiter la vitesse des véhicules ainsi qu'à la sinuosité de la route de Chalvet (typique des routes de montagne).

Trafic horaire  
(nb véhicules par heure)



Trafic journalier  
(nb véhicules par jour)



# TEST DE CAPACITÉ DU CARREFOUR "RTE DE CALÉYÈRE × PROM. TOUR PORTES × AV G<sup>L</sup> NICOLAS"

## HORIZON - MISE EN SERVICE : 2030 - HPM

Les capacités et les temps d'attente moyens à un "Stop" sont calculés à l'aide de la méthode préconisée par le CEREMA. Pour chaque mouvement, un temps dit "de créneau critique" est déterminé (tableau ci-dessous). Ensuite, ce temps, ainsi que le trafic sur l'axe principal, nous permettent de déterminer la capacité théorique du Stop à l'aide d'abaque. Enfin, à l'aide de la formule présentée ci-dessous, le temps d'attente moyen au Stop peut être calculé.

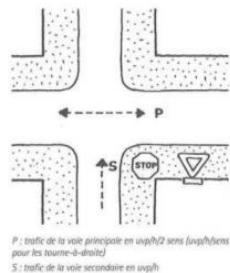
Manœuvre d'insertion sur la voie principale en tourne-à-droite ou tourne-à-gauche

|                                             | Valeur du créneau critique                   |                               |                 |
|---------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------|-----------------|
| Vitesse réglementaire de la voie principale | Voie principale à sens unique (1 ou 2 files) | Voie principale à double sens |                 |
|                                             | Tourne-à-droite ou Tourne-à-gauche           | Tourne-à-droite               | Tourne-à-gauche |
| 30 km/h                                     | 4 s                                          | 4 s                           | 5 s             |
| 50 km/h                                     | 5 s                                          | 5 s                           | 6 s             |
| 70 km/h                                     | 6 s                                          | 6 s                           | 7 s             |

Temps attente moyen

$$T = \frac{3\,600}{C - S}$$

C : capacité du stop



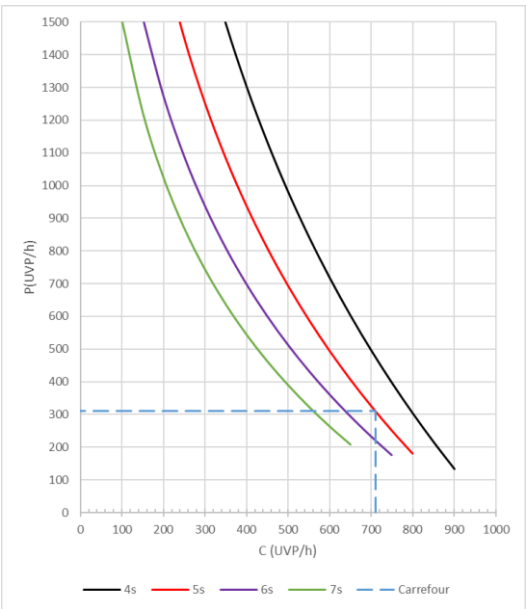
Depuis l'avenue Général Nicolas, manœuvre d'insertion sur la voie principale D465 - Route de Caléyère

|                                               |           |
|-----------------------------------------------|-----------|
| Voie principale à double sens                 |           |
| Vitesse réglementaire de la voie principale : | 30 km/h   |
| Valeur créneau critique :                     | 5 s       |
| Trafic principal :                            | 310 uvp/h |
| Trafic secondaire :                           | 225 uvp/h |
| Capacité d'insertion :                        | 710 uvp/h |
| Réserve de capacité :                         | 75 %      |
| Temps d'attente :                             | 7 s       |

En 2030

HPM

Le **temps d'attente moyen** à l'intersection pour le Tourne-à-gauche (TAG) est de **7 secondes** (temps d'attente largement inférieur aux 30s définies par le CEREMA) et la **réserve de capacité est de 75 %**.



# TEST DE CAPACITÉ DU CARREFOUR "RTE DE CALÉYÈRE × PROM. TOUR PORTES × AV G<sup>L</sup> NICOLAS"

## HORIZON - MISE EN SERVICE : 2030 - HPS

Les capacités et les temps d'attente moyens à un "Stop" sont calculés à l'aide de la méthode préconisée par le CEREMA. Pour chaque mouvement, un temps dit "de créneau critique" est déterminé (tableau ci-dessous). Ensuite, ce temps, ainsi que le trafic sur l'axe principal, nous permettent de déterminer la capacité théorique du Stop à l'aide d'abaque. Enfin, à l'aide de la formule présentée ci-dessous, le temps d'attente moyen au Stop peut être calculé.

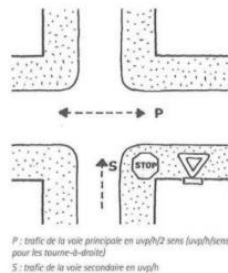
Manœuvre d'insertion sur la voie principale en tourne-à-droite ou tourne-à-gauche

| Vitesse réglementaire de la voie principale | Valeur du créneau critique                   |                               |                 |
|---------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------|-----------------|
|                                             | Voie principale à sens unique (1 ou 2 files) | Voie principale à double sens |                 |
|                                             | Tourne-à-droite ou Tourne-à-gauche           | Tourne-à-droite               | Tourne-à-gauche |
| 30 km/h                                     | 4 s                                          | 4 s                           | 5 s             |
| 50 km/h                                     | 5 s                                          | 5 s                           | 6 s             |
| 70 km/h                                     | 6 s                                          | 6 s                           | 7 s             |

Temps attente moyen

$$T = \frac{3\,600}{C - S}$$

C : capacité du stop



P : trafic de la voie principale en uvp/h (2 sens (unp/h sens pour les tourne-à-droite))  
S : trafic de la voie secondaire en uvp/h

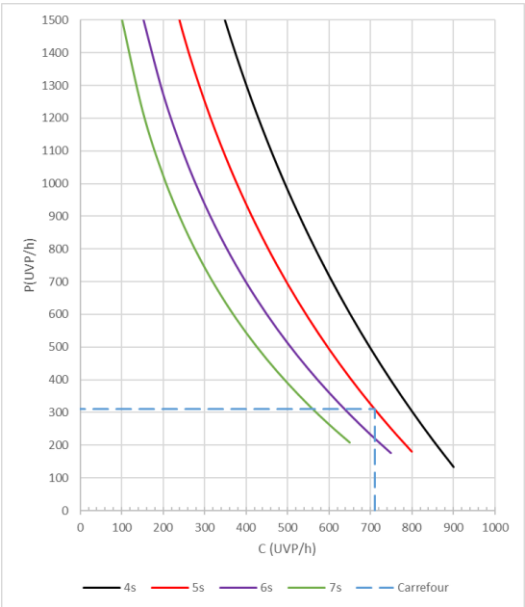
Depuis l'avenue Général Nicolas, manœuvre d'insertion sur la voie principale D465 - Route de Caléyère

|                                               |           |
|-----------------------------------------------|-----------|
| Voie principale à double sens                 |           |
| Vitesse réglementaire de la voie principale : | 30 km/h   |
| Valeur créneau critique :                     | 5 s       |
| Trafic principal :                            | 275 uvp/h |
| Trafic secondaire :                           | 130 uvp/h |
| Capacité d'insertion :                        | 735 uvp/h |
| Réserve de capacité :                         | 78 %      |
| Temps d'attente :                             | 6 s       |

En 2030

HPS

Le **temps d'attente moyen** à l'intersection pour le Tourne-à-gauche (TAG) est de **6 secondes** (temps d'attente largement inférieur aux 30s définies par le CEREMA) et la **réserve de capacité est de 78 %**.





# TEST DE CAPACITÉ DU CARREFOUR "RTE DE CALÉYÈRE × PROM. TOUR PORTES × AV G<sup>L</sup> NICOLAS"

## HORIZON - MISE EN SERVICE +20 ANS (2050) - HPM

Les capacités et les temps d'attente moyens à un "Stop" sont calculés à l'aide de la méthode préconisée par le CEREMA. Pour chaque mouvement, un temps dit "de créneau critique" est déterminé (tableau ci-dessous). Ensuite, ce temps, ainsi que le trafic sur l'axe principal, nous permettent de déterminer la capacité théorique du Stop à l'aide d'abaque. Enfin, à l'aide de la formule présentée ci-dessous, le temps d'attente moyen au Stop peut être calculé.

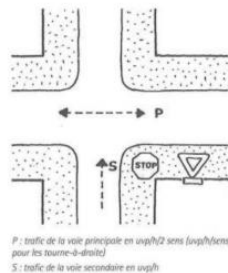
Manœuvre d'insertion sur la voie principale en tourne-à-droite ou tourne-à-gauche

| Vitesse réglementaire de la voie principale | Valeur du créneau critique                   |                               |                 |
|---------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------|-----------------|
|                                             | Voie principale à sens unique (1 ou 2 files) | Voie principale à double sens |                 |
|                                             | Tourne-à-droite ou Tourne-à-gauche           | Tourne-à-droite               | Tourne-à-gauche |
| 30 km/h                                     | 4 s                                          | 4 s                           | 5 s             |
| 50 km/h                                     | 5 s                                          | 5 s                           | 6 s             |
| 70 km/h                                     | 6 s                                          | 6 s                           | 7 s             |

Temps attente moyen

$$T = \frac{3\,600}{C - S}$$

C : capacité du stop



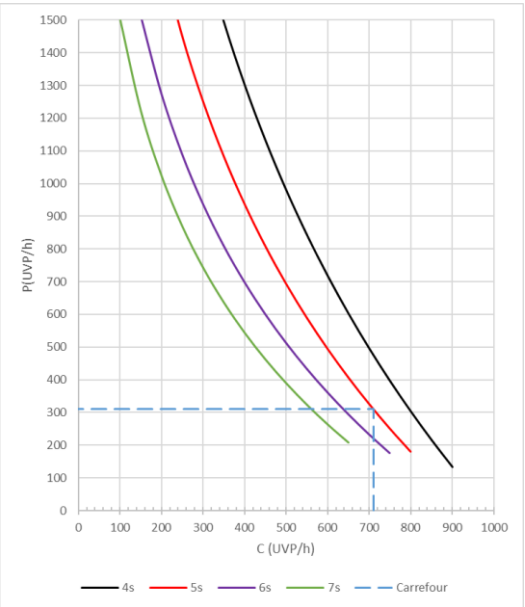
Depuis l'avenue Général Nicolas, manœuvre d'insertion sur la voie principale D465 - Route de Caléyère

|                                               |           |
|-----------------------------------------------|-----------|
| Voie principale à double sens                 |           |
| Vitesse réglementaire de la voie principale : | 30 km/h   |
| Valeur créneau critique :                     | 5 s       |
| Trafic principal :                            | 310 uvp/h |
| Trafic secondaire :                           | 295 uvp/h |
| Capacité d'insertion :                        | 710 uvp/h |
| Réserve de capacité :                         | 75 %      |
| Temps d'attente :                             | 9 s       |

En 2050

HPM

Le **temps d'attente moyen** à l'intersection pour le Tourne-à-gauche (TAG) est de **9 secondes** (temps d'attente largement inférieur aux 30s définies par le CEREMA) et la **réserve de capacité est de 75 %**.



# TEST DE CAPACITÉ DU CARREFOUR "RTE DE CALÉYÈRE × PROM. TOUR PORTES × AV G<sup>L</sup> NICOLAS"

## HORIZON - MISE EN SERVICE +20 ANS (2050) - HPS

Les capacités et les temps d'attente moyens à un "Stop" sont calculés à l'aide de la méthode préconisée par le CEREMA. Pour chaque mouvement, un temps dit "de créneau critique" est déterminé (tableau ci-dessous). Ensuite, ce temps, ainsi que le trafic sur l'axe principal, nous permettent de déterminer la capacité théorique du Stop à l'aide d'abaque. Enfin, à l'aide de la formule présentée ci-dessous, le temps d'attente moyen au Stop peut être calculé.

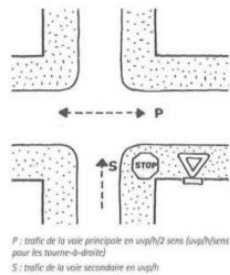
Manœuvre d'insertion sur la voie principale en tourne-à-droite ou tourne-à-gauche

|                                             | Valeur du créneau critique                   |                               |                 |
|---------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------|-----------------|
| Vitesse réglementaire de la voie principale | Voie principale à sens unique (1 ou 2 files) | Voie principale à double sens |                 |
|                                             | Tourne-à-droite ou Tourne-à-gauche           | Tourne-à-droite               | Tourne-à-gauche |
| 30 km/h                                     | 4 s                                          | 4 s                           | 5 s             |
| 50 km/h                                     | 5 s                                          | 5 s                           | 6 s             |
| 70 km/h                                     | 6 s                                          | 6 s                           | 7 s             |

Temps attente moyen

$$T = \frac{3\,600}{C - S}$$

C : capacité du stop



P : trafic de la voie principale en uvp/h/2 sens (uvp/h/sens pour les tourne-à-droite)  
S : trafic de la voie secondaire en uvp/h

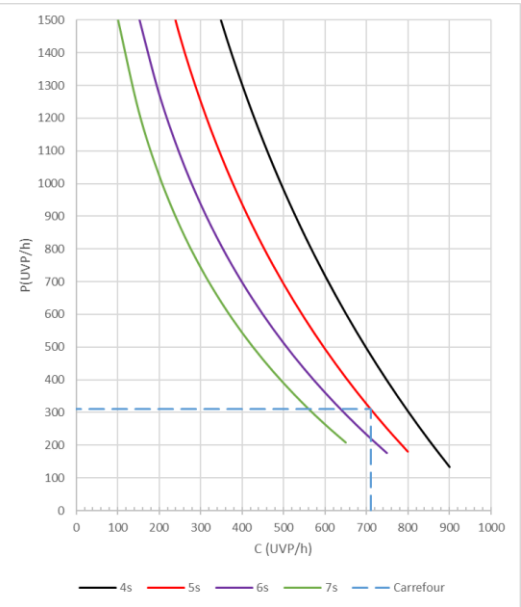
Depuis l'avenue Général Nicolas, manœuvre d'insertion sur la voie principale D465 - Route de Caléyère

|                                               |           |
|-----------------------------------------------|-----------|
| Voie principale à double sens                 |           |
| Vitesse réglementaire de la voie principale : | 30 km/h   |
| Valeur créneau critique :                     | 5 s       |
| Trafic principal :                            | 275 uvp/h |
| Trafic secondaire :                           | 150 uvp/h |
| Capacité d'insertion :                        | 735 uvp/h |
| Réserve de capacité :                         | 78 %      |
| Temps d'attente :                             | 6 s       |

En 2050

HPS

Le **temps d'attente moyen** à l'intersection pour le Tourne-à-gauche (TAG) est de **6 secondes** (temps d'attente largement inférieur aux 30s définies par le CEREMA) et la **réserve de capacité est de 78 %**.



# QUESTIONS RELATIVES AU SYSTÈME D'ÉCLUSE SUR L'AVENUE GÉNÉRAL NICOLAS

Une écluse a été aménagée par la Ville d'Embrun afin de limiter la vitesse des véhicules sur l'avenue du Général Nicolas et de faciliter la traversée des piétons au droit de la passerelle piétonne permettant de connecter en toute sécurité la gare à l'avenue Général Nicolas.

Il s'agit d'une écluse simple avec rétrécissement axial où le sens Ouest→Est (sortant du centre-ville en direction de la route de Chalvet) est priorisé.

### Rappel

- Aucun document législatif ne réglemente l'usage des écluses routières.
- Guide des chicanes et écluses sur voiries urbaines, Une voirie pour Tous : sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage, Certu, Editions du Certu 2012.
- Le trafic doit être inférieur à 10 000 véhicules/jour dans les deux sens confondus, tout en s'assurant que le trafic ne soit pas trop faible (sinon, il n'y a pas de modération de vitesse).

### Recommandations

|   | Écluses simples                                                                                         |                        | Écluses doubles                                          |
|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|----------------------------------------------------------|
|   | Rétrécissement axial                                                                                    | Rétrécissement latéral |                                                          |
| + | Trafic acceptable jusqu'à 1000 UVP/h dans les deux sens confondu                                        |                        | Efficaces sur les vitesses même pour les trafics faibles |
|   | Opportunité d'élargissement ponctuel des espaces latéraux pour les autres usagers (piétons, vélos, etc) |                        |                                                          |
| - | Pas de garantie de modération de vitesse sur l'ensemble de la journée                                   |                        | Génantes pour les trafics > 700 UVP/h                    |

| Débit/heure dans les deux sens confondus | Aménagements ne perturbant pas les conditions de circulation (longueur îlots comprise pour les écluses doubles) |
|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Débit < 600                              | Écluses simples et doubles < à 60 m                                                                             |
| 600 < Débit < 700                        | Écluses simples et doubles < à 30 m                                                                             |
| 700 < Débit < 900                        | Écluses simples < à 15 m                                                                                        |

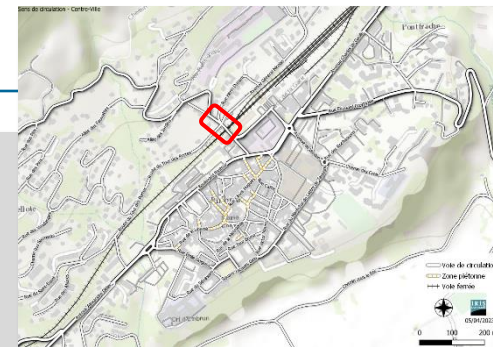
Dans le cas présent, en période actuelle, en 2030 lors de la mise en service et à plus 20 ans, le système d'écluse répond aux critères de

- Réduction/modération des vitesses des véhicules
- Trafic inférieur à 10 000 véhicules/jour
- Débit inférieur à 900 véhicules/heure pour une écluse simple de moins de 15 m permettant de ne pas perturber les conditions de circulation

Une autre solution qui pourrait être aménagée serait la création d'un feu récompense, afin de contraindre les automobilistes à respecter la vitesse maximale autorisée, couplée à un bouton d'appel piéton.

Néanmoins, en cas de multiples appels notamment le matin par des collégiens/lycéens désirant franchir l'avenue Général Nicolas, les temps perdus à chacun des cycles de feux risquent d'engendrer un mécontentement de la part de certains automobilistes.

# PISTE D'AMÉLIORATION - CARREFOUR "RD465-RTE DE CALÉYÈRE × PROMENADE TOUR DES PORTES × AVENUE GÉNÉRAL NICOLAS"



## Existant :

Carrefour en croix proche du pont SNCF avec connexion proche de la rue H. Dunant formant un second carrefour en baïonnette.

## Constat :

- Le carrefour a une emprise très étendue
- Le passage piéton est trop long (11 m maxi sans îlot refuge intermédiaire) et est implanté trop proche des voies de circulations.

## Propositions d'améliorations :

- Créer un îlot entre l'avenue Général Nicolas et la rue H. Dunant (devant l'arbre) servant de refuge intermédiaire pour les piétons.
- Reculer le passage piéton sur l'avenue Général Nicolas.

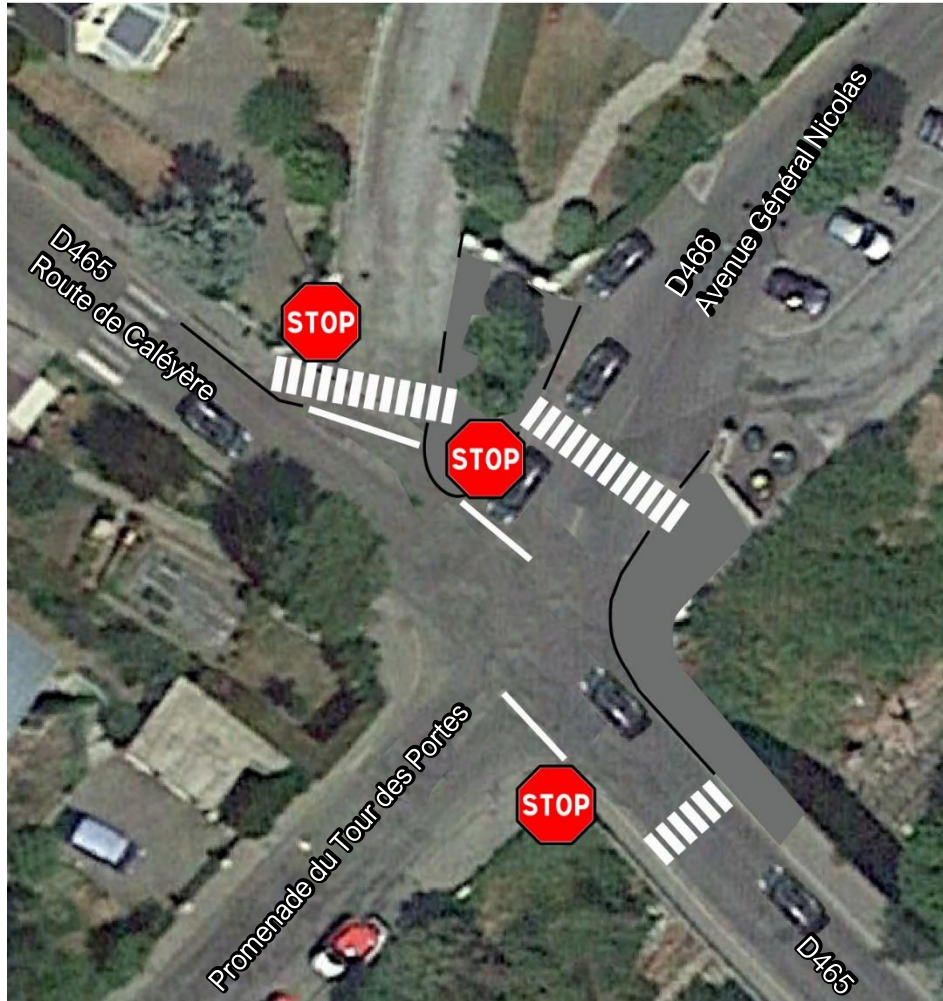
## Réaménagement :

- Réduction des voies de l'avenue Général Nicolas et création d'un îlot intermédiaire autour et devant l'arbre.
- Transformer le cédez le passage de la rue H. Dunant en "Stop".
- Créer/prolonger le trottoir au droit du N° 1 de la rue H. Dunant.
- Reculer l'ensemble du passage piéton.

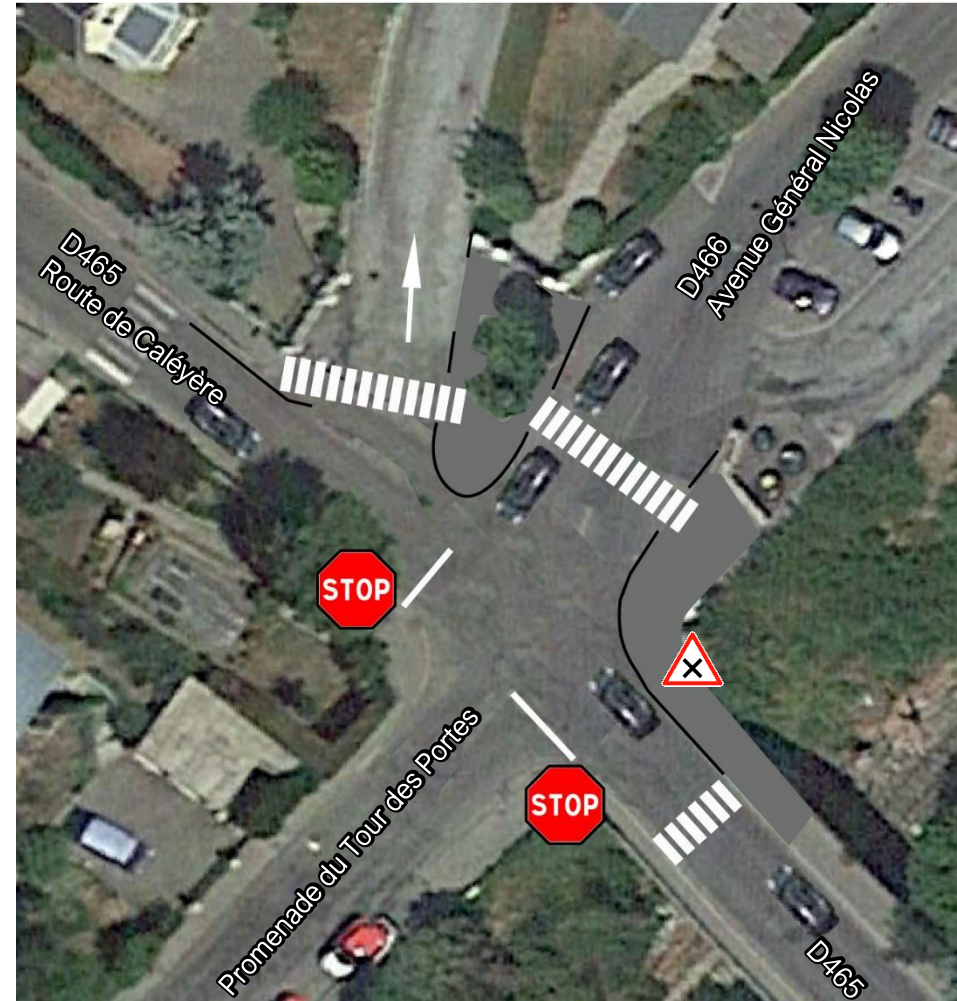


# CARREFOUR "RD465-RTE DE CALÉYÈRE × PROM. TOUR DES PORTES × AVE GÉNÉRAL NICOLAS"

V1 Route de Caléyère prioritaire



V2 Avenue du Général Nicolas prioritaire





## *AUTRE PISTE D'AMÉLIORATION*

---

Une autre piste d'amélioration serait de donner du confort aux usagers de la route en réalisant la réfection de la chaussée.