

Requalification et Sécurisation de la **Route Départementale 903** entre l'**Autoroute A40** et le **Carrefour des Chasseurs**

Avec le soutien de

La Région 
Auvergne-Rhône-Alpes

MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME
des communes de Nangy, Fillinges et Cranves-Sales

Dossier de concertation



TABLE DES MATIERES

I. Cadre de la concertation 4

I.1 Cadrage réglementaire..... 4

I.2 Rappel..... 4

I.3 Modalités de la concertation et participation du public..... 4

II. Rappel du projet..... 5

II.1 Localisation..... 5

II.2 Justification du projet..... 6

II.3 Objectifs du projet..... 7

II.4 Les aménagements du projet..... 8

III. Présentation des mises en compatibilité de PLU 9

III.1 Commune de Nangy..... 9

III.1.1 Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU 9

III.1.2 Évolutions du PLU 10

III.2 Commune de Fillinges 12

III.2.1 Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU 12

III.2.2 Évolutions du PLU 13

III.3 Commune de Cranves-Sales..... 14

III.3.1 Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU 14

III.3.2 Évolutions du PLU 16

IV. Aperçu des incidences potentielles sur l’environnement 17

I. Cadre de la concertation

I.1 CADRAGE REGLEMENTAIRE

Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) sont les documents de cadrage et de planification de l'urbanisme à l'échelle d'un territoire communal ou intercommunal. Ils traduisent un projet global d'aménagement et d'urbanisme et fixent en conséquence les règles d'aménagement et d'utilisation des sols.

Dans le cadre du projet de requalification et sécurisation de la route départementale 903 entre l'autoroute A40 et le carrefour des Chasseurs, certains aménagements nécessitent une révision de certaines des règles d'occupation du sol fixées par les PLU.

Ces mises en compatibilité concernent les PLU des communes de Nangy, Fillinges et Cranves-Sales.

La nature et la portée de ces projets de mise en compatibilité de PLU ne rentrent pas dans les cas décrits à l'article R.104-13 du Code de l'Urbanisme, conduisant de manière systématique à une évaluation environnementale.

Toutefois, conformément à l'article R.104-14 du Code de l'Urbanisme, dans les autres cas les mises en compatibilité des PLU font l'objet d'un examen au cas par cas afin d'évaluer la nécessité de soumettre celles-ci à évaluation environnementale. Par conséquent, dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique du projet, une demande d'examen au cas par cas a été déposée par le préfet de Haute-Savoie le 1^{er} avril 2025.

Par sa décision n°2025-ARA-KKU-3770 datée du 27 mai 2025, la MRAE a décidé de soumettre les projets de mise en compatibilité de PLU à évaluation environnementale.

À ce titre, conformément à l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme, ces mises en compatibilité doivent faire l'objet d'une concertation spécifique, préalable à la procédure d'enquête. La déclaration d'utilité publique (DUP) procédera à la mise en compatibilité des PLU concernés.

I.2 RAPPEL

Il est rappelé ici qu'une concertation préalable sur le projet lui-même a eu lieu en 2022 (concertation au titre du code de l'urbanisme), dont le bilan a été produit et rendu public.



Ces éléments sont disponibles sur la page dédiée du site internet du département :

<https://hautesavoie.fr/en-pratique/routes/les-grands-travaux/route-departemental-903>

I.3 MODALITES DE LA CONCERTATION ET PARTICIPATION DU PUBLIC

La présente concertation porte uniquement sur les mises en compatibilité des PLU des communes de Nangy, Fillinges et Cranves-Sales nécessaires au projet de requalification de la RD903.

Le présent dossier a pour but de présenter les éléments de ces mises en compatibilité de PLU afin d'assurer l'information du public et d'en recueillir les avis.

Ce dossier est mis à disposition dans les mairies des communes de Nangy, Fillinges et Cranves-Sales, ainsi que sur les sites internet des services de l'État de la Haute-Savoie et du Département de la Haute-Savoie.

Les observations et propositions peuvent être déposées dans des registres mis à disposition dans les mairies des communes concernées ou par voie électronique à l'adresse courriel suivante :

pref-concertation@haute-savoie.gouv.fr

À la suite de la concertation, conformément à l'article L.103-6 du Code de l'Urbanisme, un bilan sera produit et publié sur le site de la Préfecture. Il permettra de présenter la synthèse des contributions du public et leur considération dans le cadre des projets de mise en compatibilité des PLU. Ce bilan sera également intégré au dossier d'enquête publique.

II. Rappel du projet

II.1 LOCALISATION

Le projet, à l’origine des besoins de mises en compatibilité, concerne la requalification et sécurisation de la RD903, pour sa mise à 2x2 voies sur un tronçon continu d’environ 8,5 km, situé entre l’échangeur avec l’autoroute A40 (au sud) et le carrefour des Chasseurs (au nord) et permettant une continuité du réseau avec la RD1206.

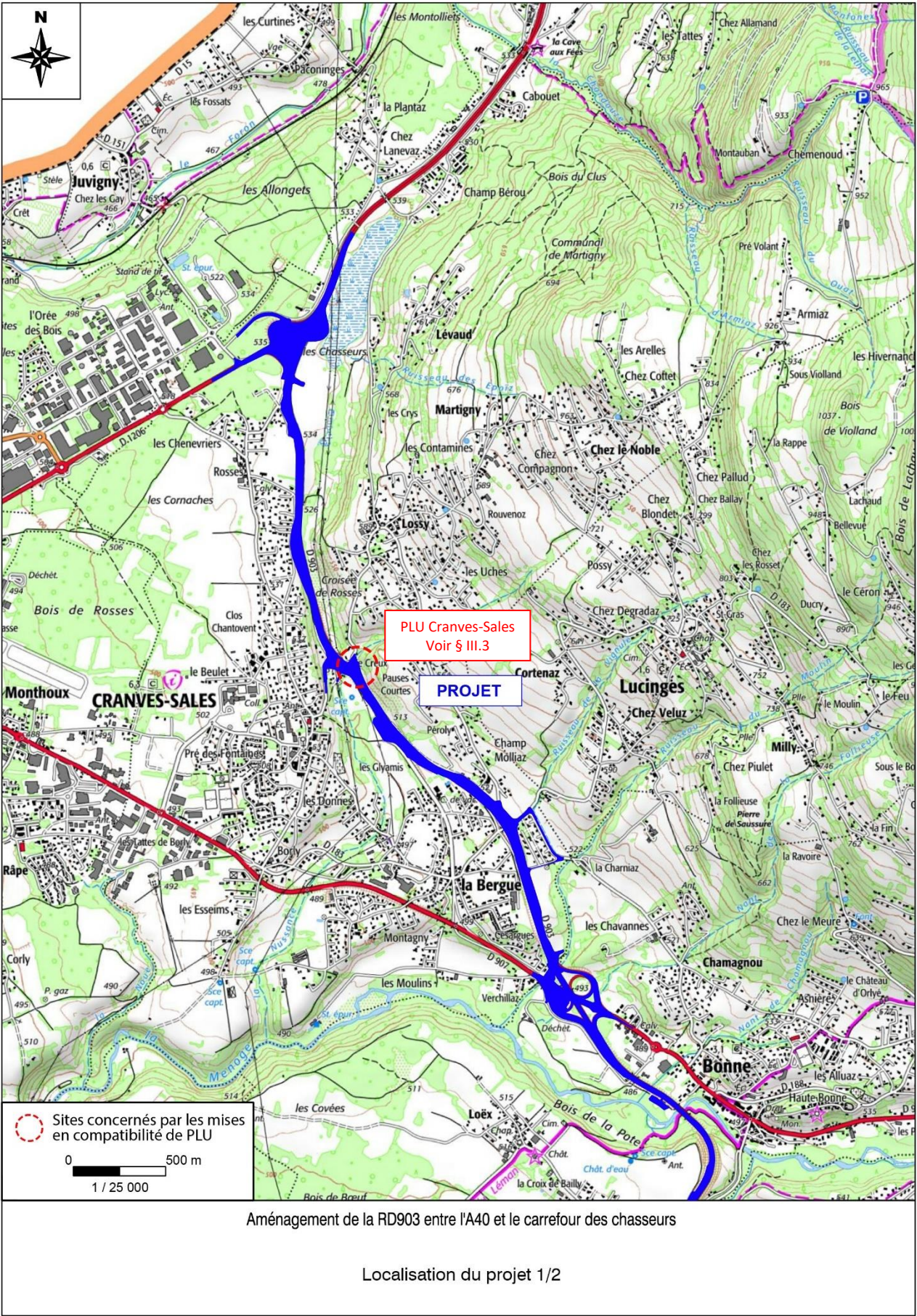
Le projet traverse cinq (5) communes : Nangy, Contamine-sur-Arve, Fillings, Bonne et Cranves-Sales. Trois seulement sont concernés par des mises en compatibilité de PLU du fait du projet : Nangy, Fillings et Cranves-Sales.

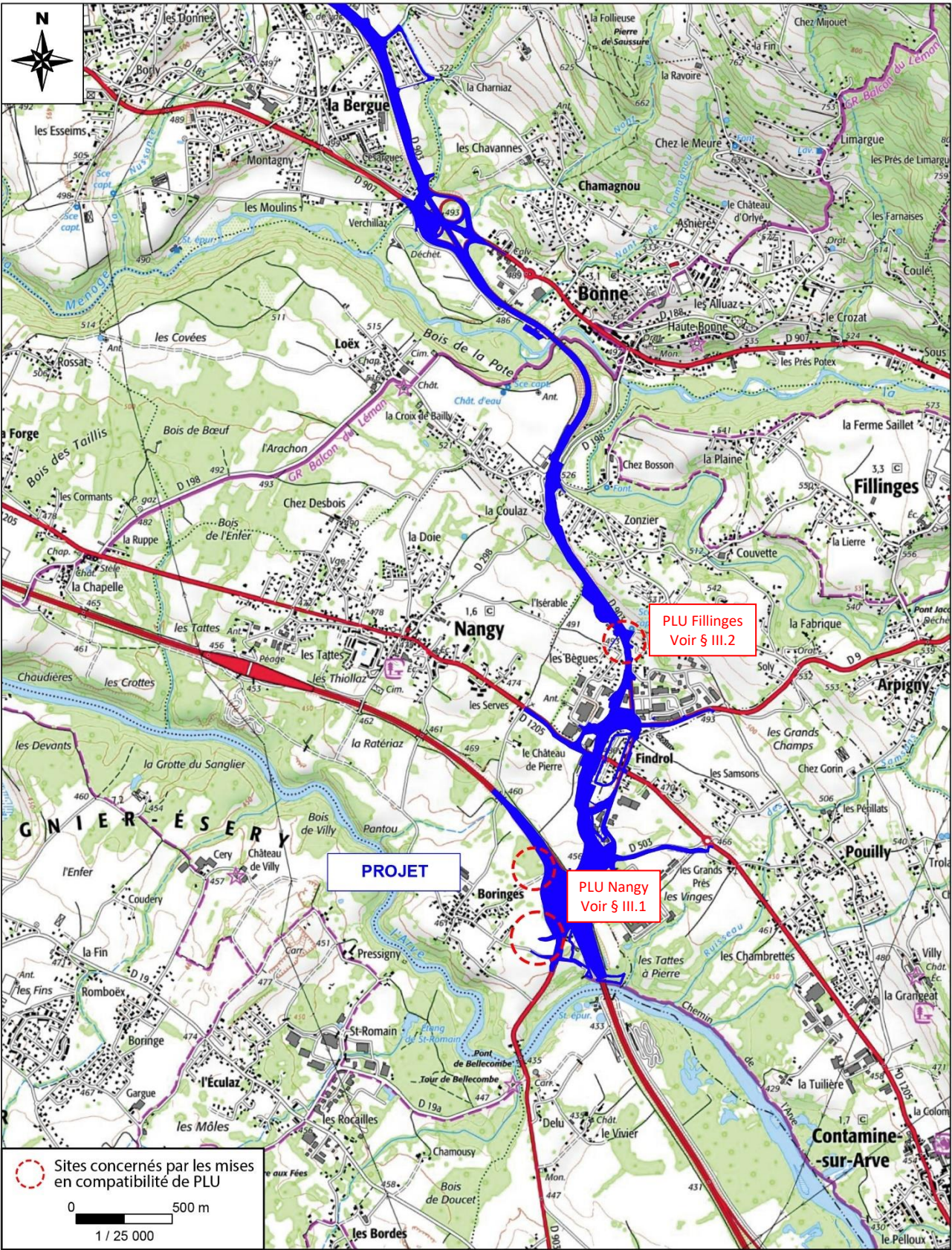
- Au-delà de l’achèvement de la mise à 2x2 voies de la RD903, le projet prévoit le réaménagement des échangeurs entre la RD903 et les principaux axes rencontrés :
- Nœud d’échanges avec l’autoroute A40 (et desserte du CHAL - Centre Hospitalier Alpes Léman) ;
 - RD9 et Vallée Verte ;
 - Loëx (RD 198) ;
 - Bonne (RD 907) ;
 - La Bergue (RD 183) ;
 - Creux (RD 183) ;
 - Chasseurs (RD 1206).

Le projet met également en œuvre un très ambitieux linéaire (plus de 10 km) d’itinéraires de modes actifs (piétons, cycles), structurant et continu, créé le long de la RD903, et interconnecté avec les projets connexes pour offrir un véritable maillage du territoire.

Enfin, le projet intègre la requalification environnementale de l’axe, avec la mise en œuvre de protections acoustiques, la création d’un réseau de collecte et de traitement des eaux de ruissellement de la chaussée ainsi que la création de passages pour la faune.

Les 2 figures suivantes permettent de localiser le projet de requalification et sécurisation de la RD903. L’emplacement des seuls sites concernés par les mises en compatibilité sont indiqués entourés en rouge.





Aménagement de la RD903 entre l'A40 et le carrefour des chasseurs

Localisation du projet 2/2

II.2 JUSTIFICATION DU PROJET

La route départementale 903 concernée par le projet assure aujourd’hui des fonctions de contournement de l’aire urbaine d’Annemasse. Cela en fait un axe majeur de desserte pour le nord du département de la Haute Savoie.

Il est toutefois confronté à diverses problématiques qu’il est nécessaire de corriger.

L’intérêt majeur et la nécessité du projet trouvent leurs justifications dans les quatre thématiques clés suivantes :

1) Axe RD903 non adapté à la demande de déplacements du territoire et accidentogène

L’axe présente une configuration actuelle inadaptée à sa fréquentation, avec un profil très changeant, une alternance de secteurs à une voie de circulation par sens, ou avec une voie de dépassement, et un secteur central à 2x2 voies, pouvant agir comme des goulots d’étranglements. Il en résulte un phénomène de congestions récurrentes et une accidentologie notable, aggravée par la complexité de certains échangeurs inadaptés.

Conçus initialement pour un trafic et des usages qui ont évolué, les échangeurs de la RD903 sont également inadaptés. Ils se révèlent également accidentogènes en ne permettant pas l’insertion des véhicules dans des conditions de sécurité satisfaisantes, et sont vecteurs de remontées de files. Celles-ci génèrent des nuisances pour les secteurs traversés, avec des répercussions sur la desserte des secteurs et sites alentours (CHAL, Vallée Verte, Vallée du Giffre) et le report de nombreux automobilistes sur les voiries secondaires qui traversent les centres-bourgs et les zones résidentielles (effet « Waze ») amplifiant les nuisances pour les riverains.

Cette carence des infrastructures par rapport aux besoins, occasionne des désordres en termes de sécurité routière, de fluidité et d’accessibilité aux équipements.

2) Accès au CHAL inadapté

La mise en service et l’extension du Centre Hospitalier Alpes-Léman (CHAL), équipement stratégique pour le territoire, ont par ailleurs créé un important pôle générateur de déplacements, en particulier pour accéder aux services d’urgence.

Les accès au CHAL ne sont aujourd’hui plus suffisamment sécurisés, dimensionnés et diversifiés, à la fois pour les patients, les services d’urgences, les employés ou encore les services de livraison.

Ces problématiques déjà bien constatées, s’intensifieront à l’avenir par la croissance naturelle du trafic routier et par l’émergence de nouvelles opérations d’extension du CHAL, comme l’adaptation et l’extension du plateau technique prévu pour 2028 et dont l’avenant a été signé en février 2024.

3) Les modes actifs et partagés ne sont pas encouragés

À ce jour, les aménagements en faveur des modes actifs dans le secteur d’étude sont souvent incomplets, disparates et manquent de lisibilité.

Par ailleurs, l’axe routier de la RD903 produit un effet de coupure et il existe peu de franchissements sécurisés et attractifs.

Certains secteurs, présentant pourtant un besoin avéré, sont même dépourvus d’accès cyclable (comme le CHAL) alors que ce mode de déplacement est en plein essor compte tenu de l’augmentation du parc de vélos à assistance électrique.

4) Volonté d’améliorer le cadre de vie et l’environnement naturel

Une urbanisation intensive s’est développée de part et d’autre de la RD903 au fil du temps, sans que l’infrastructure s’adapte vis-à-vis de la qualité de vie des riverains ou de la transparence de la RD903. Il en résulte notamment une ambiance sonore dégradée et des coupures urbaines qu’il convient d’améliorer.

Certaines incidences environnementales sont aujourd'hui à considérer compte tenu de l'importance de l'axe départemental. La RD903 crée une coupure majeure pour la faune. Les secteurs du carrefour des Chasseurs, de la rampe de Loëx, et de l'échangeur de Bonne sont particulièrement sensibles car identifiés comme des corridors écologiques.

La RD903 présente un réseau de collecte et de traitement des eaux de ruissellement routier insuffisant voire inexistant par endroit. Sur l'ensemble du linéaire, l'axe routier ne compte actuellement que trois bassins de rétention des eaux pluviales : un au niveau de l'échangeur A40, un autre à Findrol et un dernier au carrefour des Chasseurs.

La qualité des eaux de la Menoge et ses affluents est dégradée, notamment par la présence de rejet brut des eaux de la route départementale.

Par ailleurs, le captage du Bray qui contribue à la sécurisation de l'alimentation en eau potable de la commune de Cranves-Sales est insuffisamment protégé d'une pollution accidentelle sur la RD903.

II.3 OBJECTIFS DU PROJET

Face à ces problématiques constatées, les objectifs visés par la réalisation du projet sont les suivants :

Sécuriser et fluidifier le trafic

- Sécuriser et fluidifier le trafic sur la RD903 : la congestion régulière sur la RD903, notamment aux heures de pointe, cause des problèmes de sécurité et de circulation sur cet axe majeur. Le projet prévoit de passer les portions à 2x2 voies sur un linéaire d'environ 8,5 km, là où elles ne le sont pas encore, afin de mieux absorber l'augmentation du trafic ;
- Favoriser l'apaisement des centres bourgs, en différenciant les flux de transit des flux d'échanges locaux en facilitant les accès à la nouvelle infrastructure pour délester les voiries locales ;

Clarifier, améliorer, sécuriser et garantir les échanges

- Sécuriser et améliorer la desserte et l'accessibilité de l'hôpital (CHAL), en assurant un accès fiable en toutes circonstances, notamment aux services d'urgences, par la création de nouvelles entrées/sorties plus directes depuis la RD903 et depuis l'autoroute ;
- Sécuriser et améliorer les échanges entre la RD903 et l'A40 par la création d'un nouvel ouvrage de franchissement au-dessus de l'A40, et de nouvelles bretelles directes d'accès/sorties. Les trafics en direction de l'Hôpital (CHAL) ou de la Roche-sur Foron emprunteront un itinéraire dédié ;
- Garantir les échanges avec les autres voiries départementales, en restructurant et rationalisant les autres points d'échanges conservés, avec la création des mouvements manquants, la suppression des mouvements dangereux et des accès directs de riverains.

Favoriser et développer les modes actifs et l'intermodalité

Le projet se donne également des objectifs ambitieux pour développer l'intermodalité et les modes actifs :

- Améliorer l'offre d'itinéraires sécurisés pour les modes actifs (piétons, cycles), en proposant des traversées des axes routiers sécurisées et un véritable maillage du territoire. Le projet prévoit plus de kilomètres de voies vertes et aménagements pour les modes actifs (plus de 10 km) que de voiries routières (8,5 km) ;
- Assurer la continuité de liaisons cyclables telles que la Véloroute Léman Mont-Blanc mais également de toutes les continuités cyclables pour ce secteur densément urbanisé, notamment en créant une continuité d'itinéraire le long de la RD903 par la création de deux nouveaux tronçons qui viendront se connecter à la partie existante de la voie verte entre Bonne et Loëx ;
- Susciter l'émergence d'aménagements en faveur du covoiturage, des transports en commun et du report modal au sens large par la mise en valeur et l'amélioration de la desserte des P+R et parkings de covoiturages actuels, et le développement d'opportunités en lien avec les maîtres d'ouvrages concernés ;
- Proposer des franchissements pour les modes actifs sécurisés des infrastructures routières, en réalisant de nouveaux ouvrages de traversées dédiés aux modes actifs.

Redonner aux riverains une meilleure qualité de vie

L'aménagement de la RD903 n'a de sens que s'il permet de répondre aux objectifs légitimes d'amélioration du cadre de vie des riverains :

- Retrouver une continuité urbaine pour le hameau des Bègues (commune de Fillinges) par la mise en place d'une portion en tranchée couverte d'environ 300 m afin de répondre à la fracture du territoire et de réduire les incidences environnementales ;
- Améliorer l'environnement acoustique et paysager aux abords du projet par la création de merlons et écrans acoustiques ;
- Apaiser la circulation en limitant la vitesse à 90 km/h sur l'ensemble du tronçon et s'assurer du respect en sollicitant l'État pour la mise en place d'un radar tronçon ;
- Apaiser le trafic sur les voies communales et les bourgs traversés grâce à l'attractivité du nouvel aménagement et le report sur celui-ci.

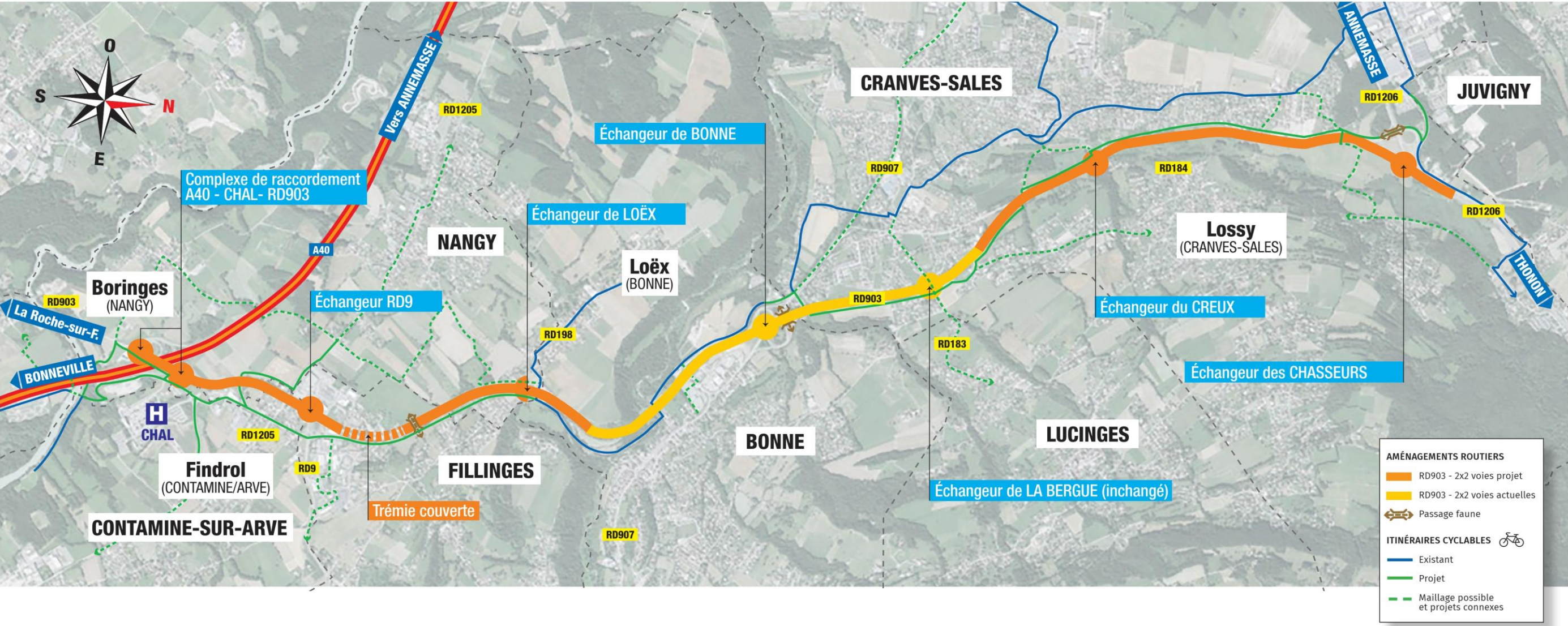
Redonner une place à la faune et à la flore et préserver l'environnement

Le projet s'accompagne d'une volonté forte d'intégration de la RD903 dans son environnement, sur l'ensemble du linéaire y compris sur la partie déjà aménagée à 2X2 voies :

- Restaurer les continuités écologiques interrompues par l'actuelle RD903, en reconstituant les corridors écologiques sur le périmètre d'étude avec l'aménagement de passages pour la circulation de la faune et en prenant en compte les enjeux écologiques (création de 3 Passages Grandes Faunes) ;
- Améliorer la collecte et le traitement des eaux pluviales de ruissellement de la RD903 en équipant l'ensemble du linéaire en réseaux et bassins de rétention capables de préserver la ressource en eau de la pollution chronique ou accidentelle. À cela s'ajoute l'amélioration des ouvrages de franchissement des cours d'eau naturels ;
- Limiter les impacts sur l'activité et le foncier agricole par l'élargissement en lieu et place de la RD903 actuelle ;
- Améliorer l'intégration paysagère de la RD903 ;
- Mettre en œuvre les mesures nécessaires à l'évitement, la réduction, et la compensation des impacts sur le milieu naturel : reboisement, réhabilitation de zones humides ;
- Garantir voire restituer la circulation du bétail et des engins agricoles.

Il est rappelé qu'une concertation préalable sur le projet a eu lieu en 2022, au titre du code de l'urbanisme, et dont le bilan a été produit et rendu public. Ces éléments sont disponible sur la page : <https://hautesavoie.fr/en-pratique/routes/les-grands-travaux/route-departemental-903/>

II.4 LES AMENAGEMENTS DU PROJET



III. Présentation des mises en compatibilité de PLU

III.1 COMMUNE DE NANGY

Le PLU de Nangy a été approuvé le 6 juin 2016. Il a fait l'objet d'une modification en décembre 2018.

Le projet intercepte deux secteurs du territoire de Nangy :

- Au Nord de la commune, secteur de la Coulaz ;
- À l'Est, au niveau de l'échange de l'A40.

III.1.1 Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU

D'après le plan de zonage réglementaire du PLU, le projet intercepte les zones suivantes :

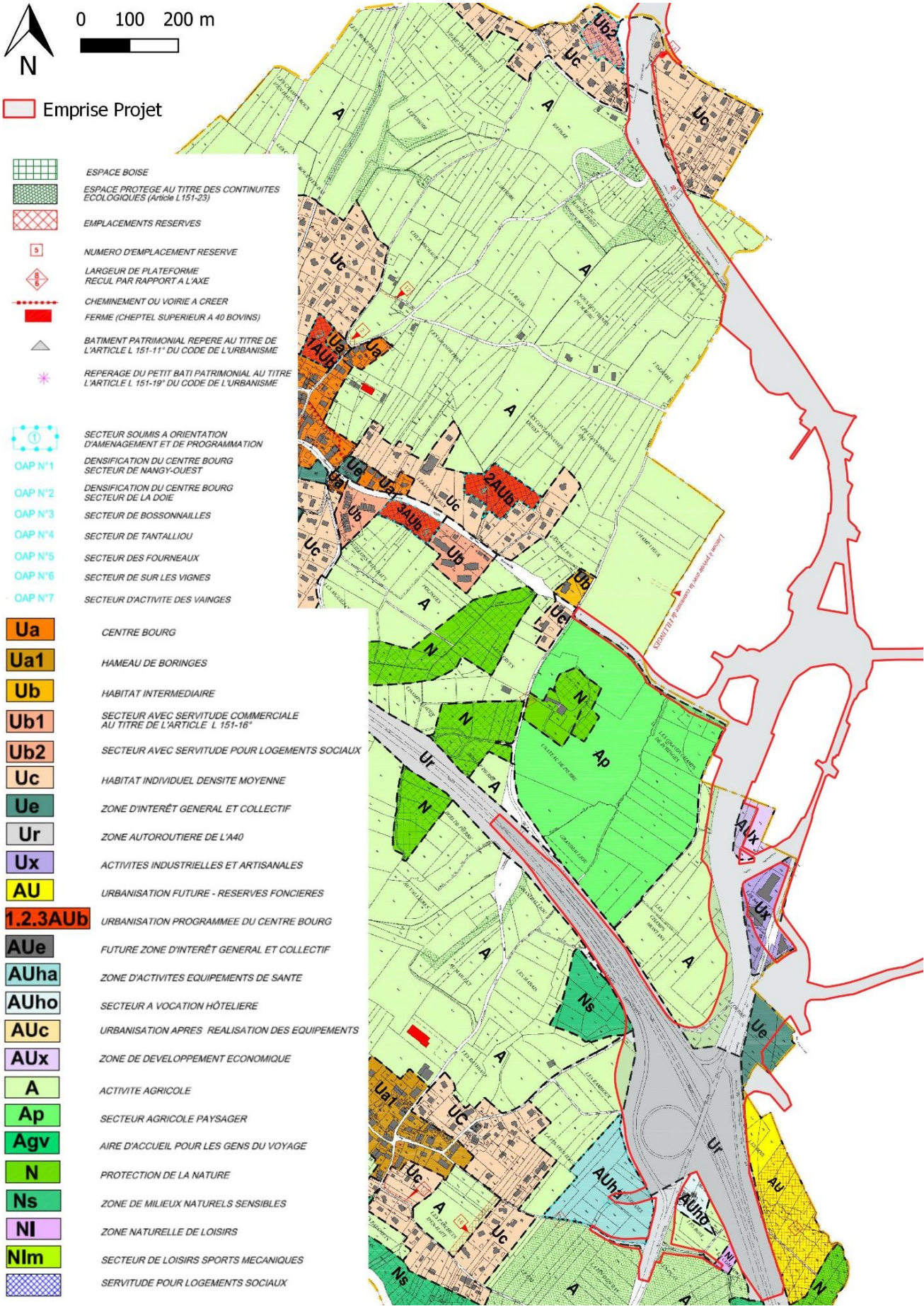
Indice zone	Dénomination zone
A	Agricole
Ap	Agricole paysager
AUx	Zone de développement économique
AU	Urbanisation future – réserve foncière
AUha	Zone d'activité équipements de santé
Uc	Habitat individuel densité moyenne
Ux	Activités industrielles et artisanales
Ue	Zone d'intérêt général et collectif
Ur	Zone autoroutière de l'A40
Ns	Milieux naturels sensibles
Nl	Naturelle de loisirs

Les aménagements programmés au projet sont compatibles avec les règles d'occupation du sol appliquées à ces différentes zones, à l'exception de la zone Ns dans laquelle ne sont admis que les légers aménagements directement liés à la découverte ou la valorisation des milieux naturels.

Le projet n'intercepte aucun emplacement réservé identifié au PLU.

Le projet intercepte la délimitation réglementaire de l'espace protégé au titre des continuités écologiques en zone A au sud du projet. Les aménagements programmés (talus enherbés) au sein de cette emprise n'auront aucune incidence sur le fonctionnement de la continuité écologique.

Il empiète également sur la zone AUha, qui est concernée par une Orientation d'Aménagement Programmée (OAP n°7 Secteur d'activités économiques des Vainges). Le schéma de principe d'aménagement de l'OAP n'est actuellement pas entièrement cohérent avec l'évolution de la configuration de la voirie impliquée par le projet sur le secteur.

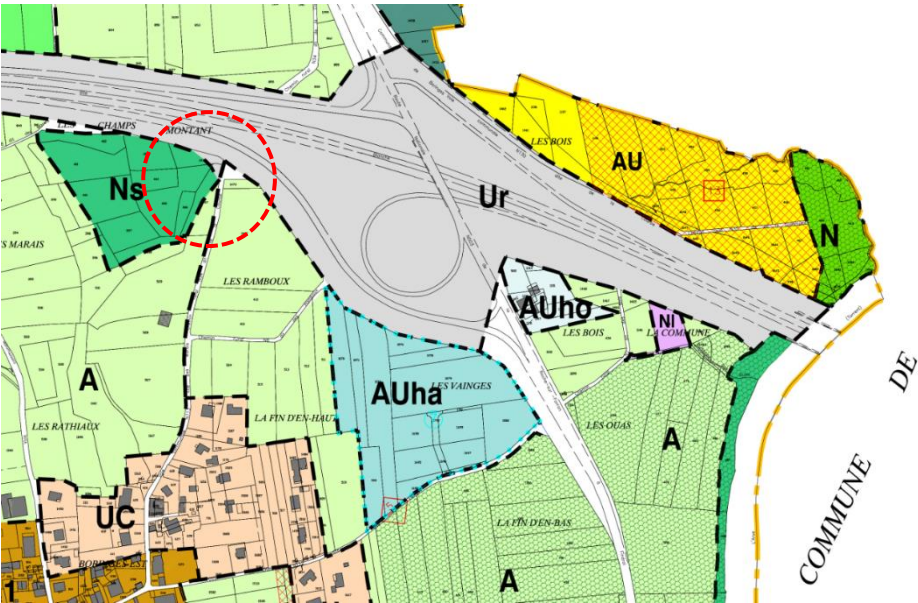


III.1.2 Évolutions du PLU

Le projet nécessite une mise en compatibilité du PLU de Nangy sur deux secteurs figurés ci-dessous, afin d'adapter une zone Ns (réduction d'environ 350 m²) et de modifier l'OAP n°7 pour l'adapter à l'emprise du projet :



Après modification



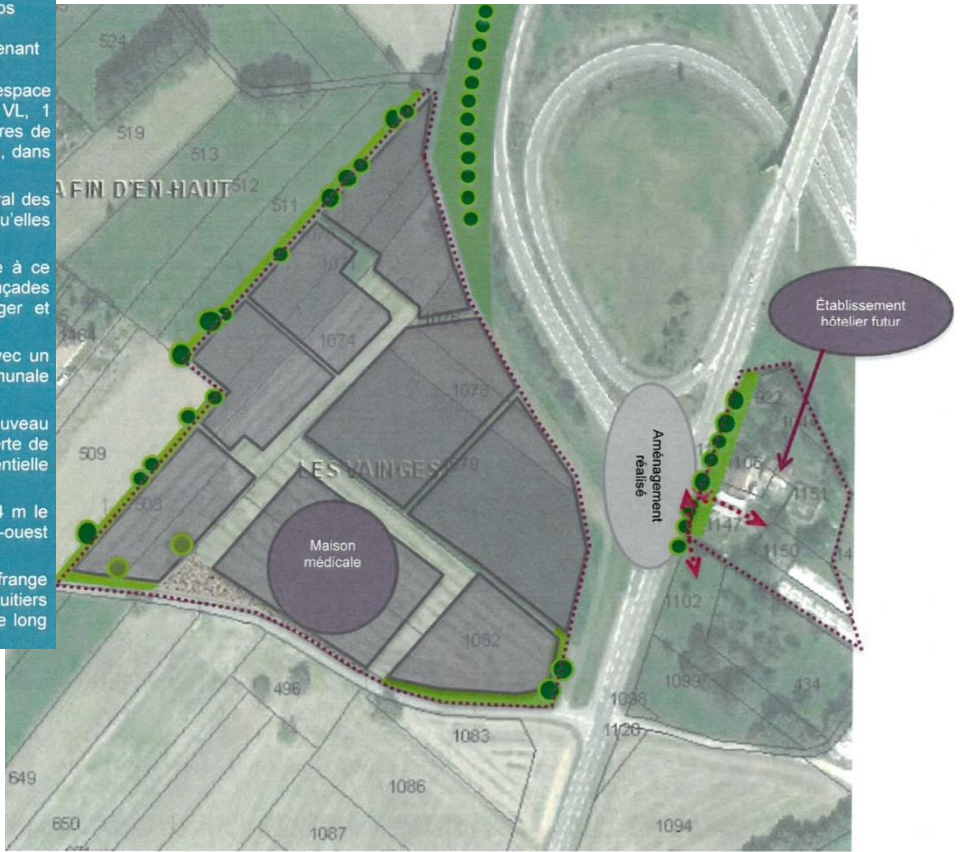
Secteur 2 – OAP n°7

Les zones AUha et AUho du PLU de Nangy sont concernées par l'OAP n°7 « secteur d'activités économiques des Vainges », dont l'objectif est de conforter le développement économique inscrit dans la zone d'activités médicales des Vainges, en cohérence et complémentarité avec les activités du centre hospitalier, autour de la nouvelle maison médicale de Nangy. Pour cela l'OAP prévoit un tènement d'environ 3 hectares pour l'accueil d'entreprises spécifiques en lien direct avec la santé, ainsi qu'une parcelle d'environ 5 100 m² dédiée à l'hébergement hôtelier. Le schéma de principe d'aménagement et les conditions d'ouverture à l'urbanisation tels que présentés dans le PLU sont repris ci-après :

CONDITIONS D'OUVERTURE A L'URBANISATION

Gestion d'aménagement d'ensemble respectant le schéma de principes ci-contre avec phasage en plusieurs temps possible et obligation de réaliser les portions de voies correspondant à la desserte du secteur aménagé), prenant en compte les dispositions ci-après :

- Aménagement et végétalisation d'un espace d'accueil comportant à minima 2 places VL, 1 place PL, un tableau d'information et 2 arbres de hautes tiges marquant l'entrée dans la zone, dans la première tranche d'urbanisation
- Unité d'aspect dans le traitement architectural des constructions ainsi que des clôtures, lorsqu'elles existent
- Réalisation des stationnements de manière à ce qu'ils ne soient pas visibles depuis les façades ouest et sud, avec aménagement paysager et utilisation de matériaux perméables
- Création de voies de dessertes internes avec un seul accès à la zone depuis la voie communale côté maison médicale
- Création d'un seul accès depuis le nouveau giratoire permettant non seulement la desserte de la zone mais également une desserte potentielle des tènements situés plus au sud
- Engazonnement des marges de reculs de 4 m le long de la voie communale, à l'extrémité sud-ouest de la bretelle autoroutière et le long de la RD
- Création d'un espace boisé discontinu en frange nord composé de bosquets et/ou d'arbres fruitiers et d'un alignement d'arbre de hautes tiges le long de la départementale

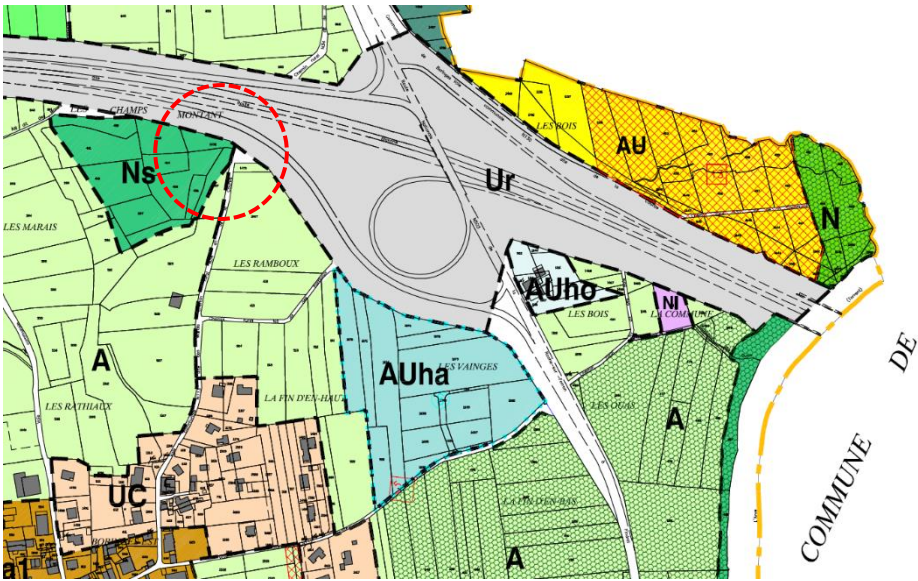


Secteur 1 – Zone Ns

Le projet de requalification et sécurisation de la route départementale 903 entre l'autoroute A40 et le carrefour des Chasseurs impacte un secteur en zone Ns (zone de milieux naturels sensibles), au sud-ouest de l'échangeur RD903/A40. Cette zone concerne principalement des parcelles occupées par des boisements.

Compte tenu de l'emprise du projet sur ces zones naturelles à caractère « sensible » dont le règlement attaché est incompatible avec le projet, une adaptation du plan de zonage est nécessaire afin de modifier une portion de cette zone en zone Ur (zone autoroutière de l'A40). Ainsi, la zone Ns sera réduite d'environ 350 m² au bénéfice de la zone Ur qui se retrouvera alors augmentée de cette surface.

Avant modification



À ce jour, la maison médicale et l'hôtel ont été construits, ainsi que le giratoire indiqué sur la figure en "aménagement réalisé" :



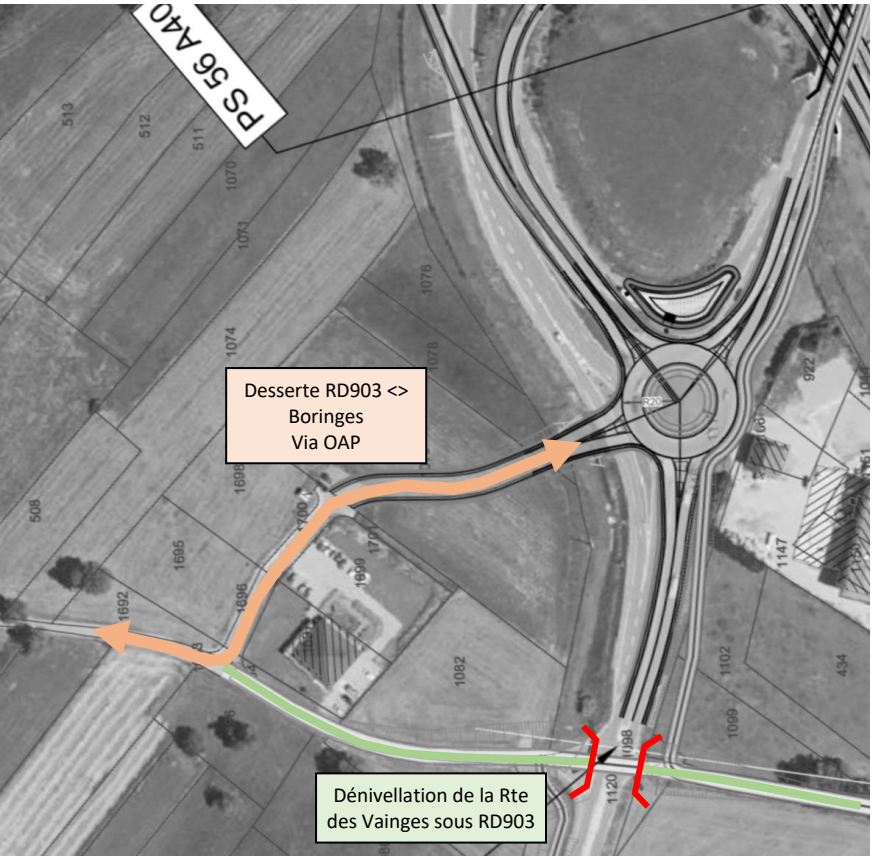
Extrait © IGN Géoportail – État actuel du site

En concertation avec la commune, les modifications prévues du fait du projet et qui vont impacter cette OAP sont :

- La modification du raccordement de Boringes sur la RD903 : il est prévu un raccordement direct sur le giratoire situé vis-à-vis de l'hôtel ;
- La dénivellation de l'actuel route de Vainges pour la faire passer sous la RD903 par le biais d'un passage inférieur de largeur 5m et de hauteur minimale 3,5m. Après la maison médicale, cette route sera réservée aux seuls usages des piétons, cycles et agriculteurs, ainsi que pour les accès véhicules légers au parking desservant les promenades des bords de l'Arve.

En conséquence de ces aménagements, il est donc nécessaire de modifier le schéma de principe de l'OAP pour le rendre compatible avec la configuration future du secteur. Cette adaptation de l'OAP amène :

- Une sécurisation et une amélioration des accès depuis la RD903 ;
- L'absence de redondance entre une route de desserte locale de la zone et une route de liaison RD903 <> Boringes, ce qui est au bénéfice d'une diminution des surfaces routières imperméabilisées ;
- À la réduction d'environ 600 m² de surface de lot (1 200 m² réduit et 600 m² restitués).



Le site dans la configuration Projet

III.2 COMMUNE DE FILLINGES

Le PLU de Fillinges a été approuvé le 20 décembre 2018. Il a fait l’objet d’une modification n°1 en septembre 2022.

Deux secteurs de l’extrémité Ouest du territoire de Fillinges sont concernés par le projet :

- La traversée du hameau de Findrol ;
- Le secteur de Zonzier.

III.2.1Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU

D’après le plan de zonage réglementaire du PLU, le projet intercepte les zones suivantes :

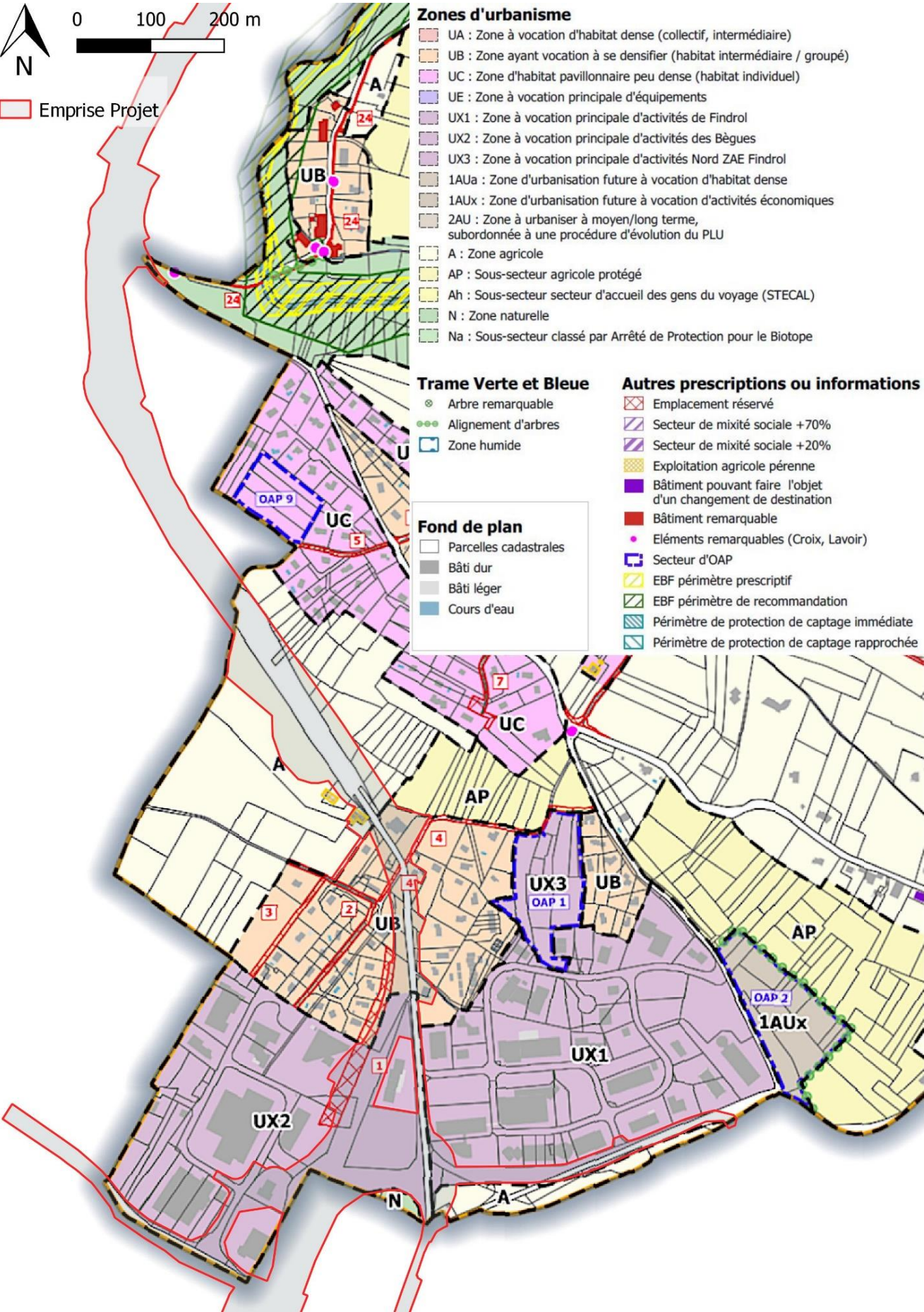
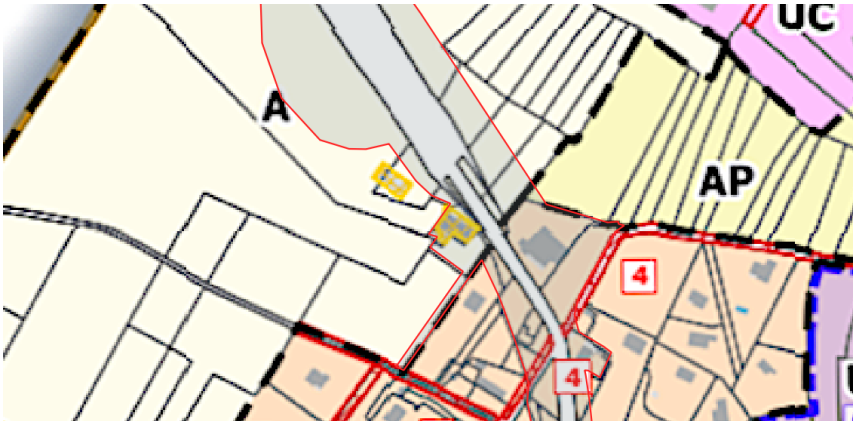
Indice zone	Dénomination zone
N	Naturelle
A	Agricole
UB	Zone ayant vocation à se densifier (habitat intermédiaire/groupé)
UX1	Zone à vocation principale d’activités de Findrol
UX2	Zone à vocation principale d’activités des Bègues
AP	Agricole protégé

Les règles d’occupation du sol appliquées à ces différentes zones sont compatibles avec les aménagements programmés par le projet, en ce qu’elles autorisent les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d’intérêt collectif.

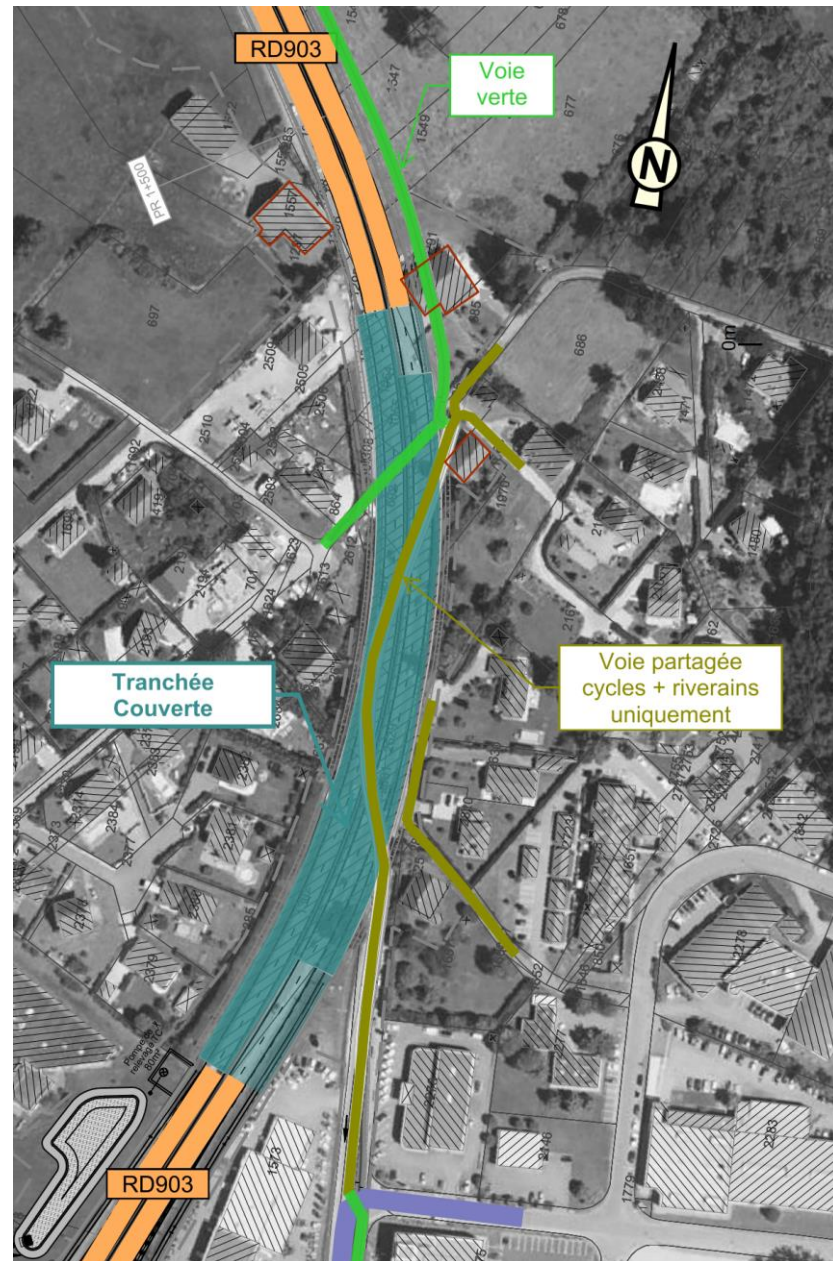
Le projet intercepte également plusieurs emplacements réservés identifiés au PLU :

Indice zone	Dénomination zone	Impact du projet
1	Aménagement rond-point - ZAE de Findrol (bénéficiaire : Département)	Non, les aménagements ne remettent pas en cause la destination de l’emplacement réservé. Le bassin de rétention sera implanté en limite de l’emplacement réservé.
4	Aménagement de la route des rochers (bénéficiaire : commune)	Oui, le projet prévoit l’aménagement de la tranchée couverte au niveau de l’emplacement réservé et impacte une partie de celui-ci.

L’emprise du projet empiète sur un bâtiment reconnu comme « exploitation agricole pérenne » (en jaune à droite dans la figure ci-dessous). Ce bâtiment est prévu acquis et déconstruit dans le cadre du projet RD903. Le projet jouxte également un second bâtiment, sur la gauche (à l’ouest) du premier, qui sera conservé.



A detailed map of the Nangy area. The river is shown in blue, flowing from the top left towards the bottom right. The village of Nangy is labeled in large black letters on the left. Other labeled locations include Zonzier, Thirabail, les Bègues, les Servais, le Château de Pierre, and Findrol. Roads are marked with numbers like 1,6, 491, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000. The map also shows various roads, including a red line and a blue line, and a network of smaller roads. The area is surrounded by green fields and some buildings.



Par conséquent, les tronçons d'emplacement réservé de part et d'autre de la RD903 seront réduits en conséquence de cette emprise.

The map displays the study area with various land use and planning zones. The zones are labeled as follows: UC (Urban Core, pink), AP (Activity Polarization, yellow), UB (Urban Boundary, orange), UX3 (Urban Extension 3, purple), OAP 1 (Office Activity Polarization 1, blue), and UX1 (Urban Extension 1, light purple). The map also shows a river (A) and a road network. Numbered red squares (1, 2, 3, 4, 7) indicate specific locations of interest. A dashed red circle highlights a cluster of buildings near the intersection of the river and the road.

III.3 COMMUNE DE CRANVES-SALES

Le PLU de Cranves-Sales a été approuvé le 15 décembre 2014. Il a fait l’objet d’une modification n°3 en février 2022.

Le partie Ouest du territoire de Cranves-Sales est traversée du Nord au Sud par le projet.

III.3.1Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU

D’après le plan de zonage réglementaire du PLU, le projet intercepte les zones suivantes :

Indice zone	Dénomination zone
1AUh-oap1	à dominante d’habitat composée des secteurs d’OAP
A	à vocation dominante d’activité agricole
N dont :	à vocation dominante d’intérêt naturel
Nbe	secteur de Taille Et de Capacité d'Accueil Limitées de gestion d’équipements publics et/ou d’intérêt collectif à dominante naturelle
UE	à vocation d’équipements publics et d’intérêt collectif
UH	à dominante d’habitat
Ux	à vocation d’activités économiques

Le règlement associé à ces différentes zones autorise notamment sous conditions particulières « les aménagements, les constructions et installations à condition qu’ils aient usage de service public ou d’intérêt collectif ». En tout état de cause le règlement ne présente aucune interdiction aux types d’occupation impliqués par le projet. Ainsi les aménagements prévus par la réalisation du projet ne présentent aucune incompatibilité avec le règlement d’utilisation et d’occupation du sol associé aux zones concernées.

Le projet intercepte également plusieurs emplacements réservés identifiés au PLU :

Indice zone	Dénomination zone	Impact du projet
22	Aménagement et sécurisation du chemin rural entre le chemin de Péraille et de la RD n°903, lieudit "les vignes de Thonon"	Non, le projet prévoit l’aménagement du chemin rural notamment pour la voie verte. Il est ainsi compatible avec la vocation de l’emplacement réservé
23	Aménagement et sécurisation du chemin de la Péraille	Oui, l’emprise nécessaire au réaménagement de la RD903 empiète sur la partie nord de cet emplacement réservé. Mais les aménagements du projet sont compatibles avec la sécurisation du chemin de la Péraille.
17	Aménagement et sécurisation de la route de la Boissière (RD n°184)	Non, cet emplacement est au bénéfice du Département et son objectif est compatible avec les aménagements du projet.
18	Aménagement et sécurisation d'un cheminement piéton le long de la RD n°903	Oui, la reprise de l’échangeur du Creux empiète sur cet emplacement réservé.
39	Aménagement d'un chemin piéton route du Pont Rouge	Oui la reprise de l’échangeur du Creux empiète sur la partie sud de l’emplacement réservé.

OAP

Le projet présente une emprise sur l’OAP1 des Hutins située en zone 1AU. Malgré cette emprise le projet ne remet pas en cause le principe d’aménagement de l’OAP. En effet, cette emprise concerne le passage de la voie verte le long de la RD903. Or, dans son principe d’aménagement, l’OAP prévoit sur ce secteur, la mise en place d’un espace à dominante végétalisé. Un mur de soutènement est prévu le long de la voie verte afin de limiter l’emprise latérale du projet sur ce secteur.

Au niveau du carrefour des Chasseurs, le projet intercepte également un espace contribuant aux continuités écologiques au titre de l’article L.151-23 du Code de l’Urbanisme. Toutefois, compte tenu de la situation actuelle et

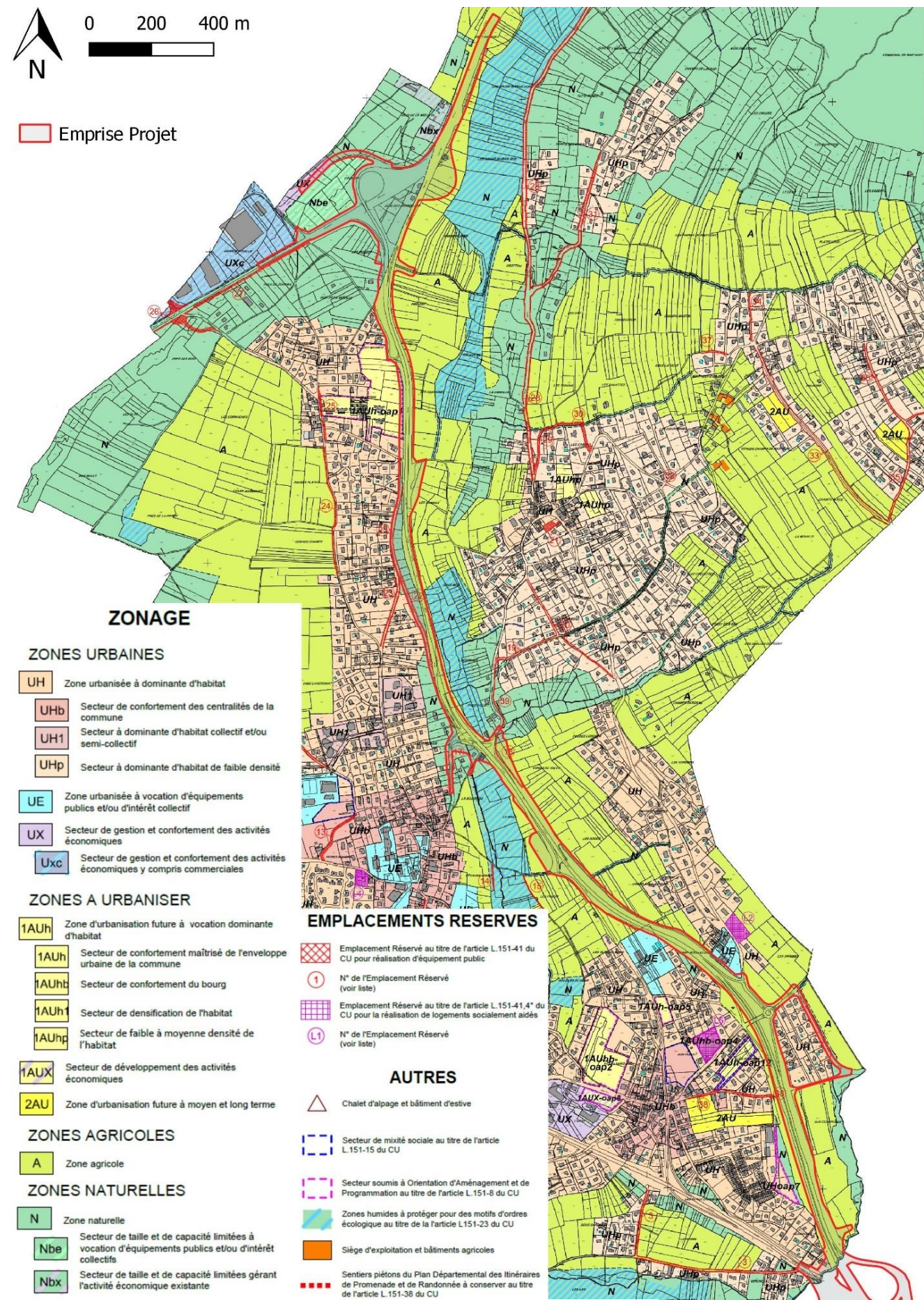
des aménagements prévus dans le cadre du projet, le fonctionnement de la continuité écologique du secteur ne sera pas remis en cause. A l’inverse le projet prévoit la mise en place d’un passage à faune dédié au sein du carrefour, ce qui améliorera nettement les déplacements de la faune terrestre sur ce secteur sur lequel une zone de conflit est identifiée au sein du SRADDET.

Au niveau du Creux, il interfère avec la zone rouge du PPRI rappelé dans le PLU. Les règles d’occupation du sol sont précisées dans le PPRI et le projet tient compte de ce principe dans son élaboration pour être compatible avec le document opposable.

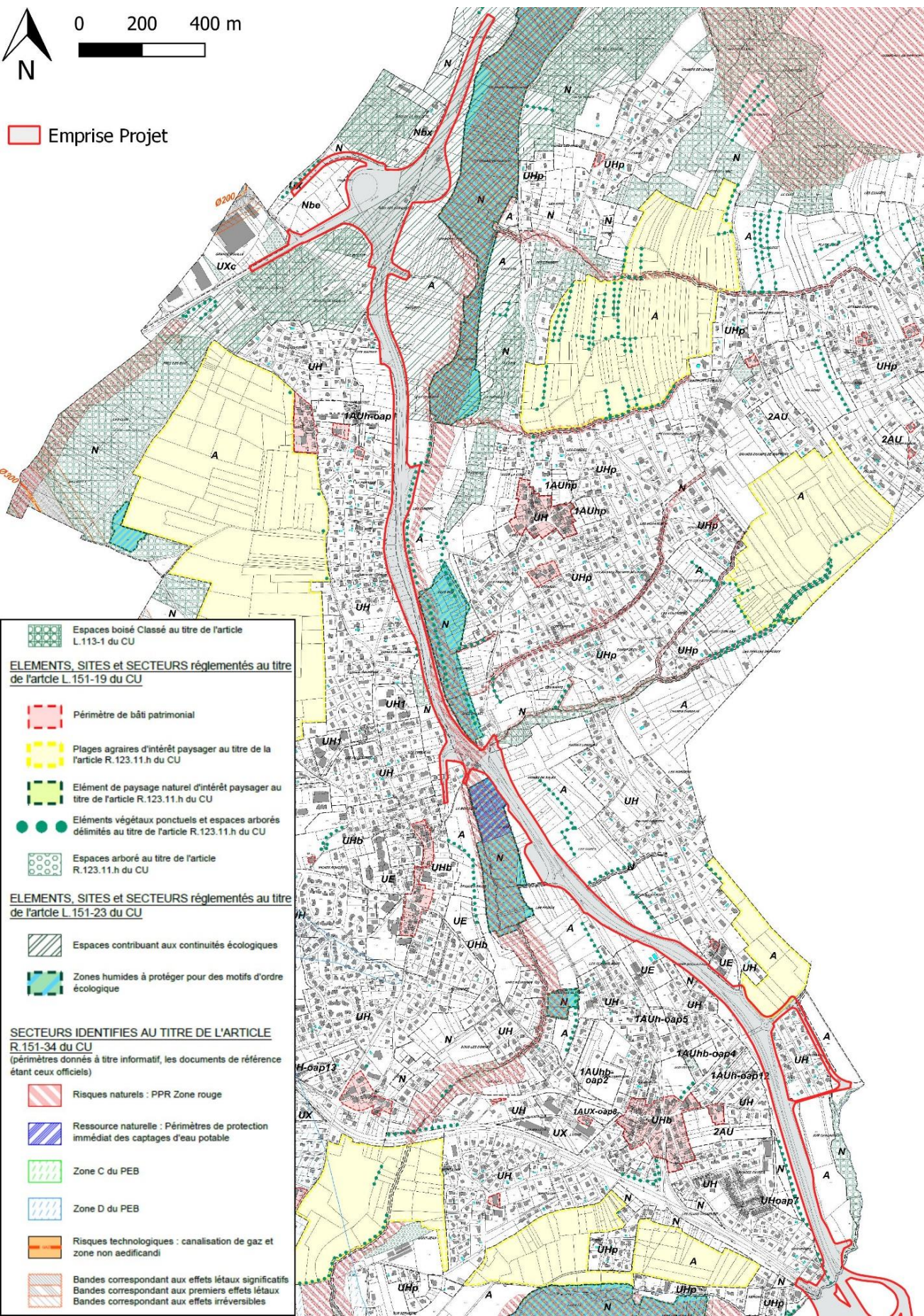
L’emprise du projet intercepte également des éléments végétaux ponctuels et espaces arborés délimités au titre de l'article R.123.11.h du Code de l’Urbanisme (abrogé). Toutefois, les éléments végétaux seront préservés sur ce secteur car aucun des aménagements prévus au projet ne nécessite leur suppression (défrichage).

L’emprise du projet recoupe également certaines servitudes d’utilité publique :

- PT3 relative aux réseaux de télécommunication. Concrètement, un câble enterré longe la RD1206 à sa jonction avec la RD903 au niveau du carrefour des Chasseurs, un autre câble longe la RD907 en passant sous la RD903 au nord de l’échangeur de Bonne. Celle-ci ne sera pas remise en cause par le projet ;
- EL 11 interdisant l’accès sur les voies express et déviations d’agglomération, en l’occurrence ici la RD903 dans le secteur entre le « Creux » et l’échangeur de Bonne, ainsi que le long de la RD1206 au niveau de sa jonction avec le RD903 au niveau du carrefour des Chasseurs. Cette servitude ne sera pas remise en question par le projet ;
- AS1 relative aux périmètres de protection du captage d’eau potable de Bray, implanté au niveau du secteur du Creux. Le périmètre immédiat borde la limite ouest de la RD903, mais les périmètres rapproché et éloigné, interfèrent avec la plate-forme de la départementale vers le nord, et également avec la zone d’étude de part et d’autre de celle-ci en remontant les coteaux. Cette servitude se rapporte à la DUP relative aux différents périmètres de protection du captage et la réglementation appliquée. Cette réglementation a été suivie pour l’élaboration du projet au droit du captage du Bray ;
- I4 relative aux lignes électriques avec deux lignes HT longeant la RD903 à l’est ou à l’ouest depuis la sortie du secteur de la Bergue jusqu’à la jonction avec la RD1206, et même recoupant la départementale au niveau du « Creux ». Ces lignes à haute tension ont été considérées lors de l’élaboration du projet et ne seront pas impactées ;
- PM1 relative au plan de prévention des risques naturels (PPRN) prévisibles avec une zone inondable. Là encore, les règles d’occupation du sol sont précisées dans le PPRI et le projet tient compte de ce principe dans son élaboration pour être compatible avec le document opposable.



Zonages PLU et Emplacements réservés



Éléments, sites et secteurs réglementés

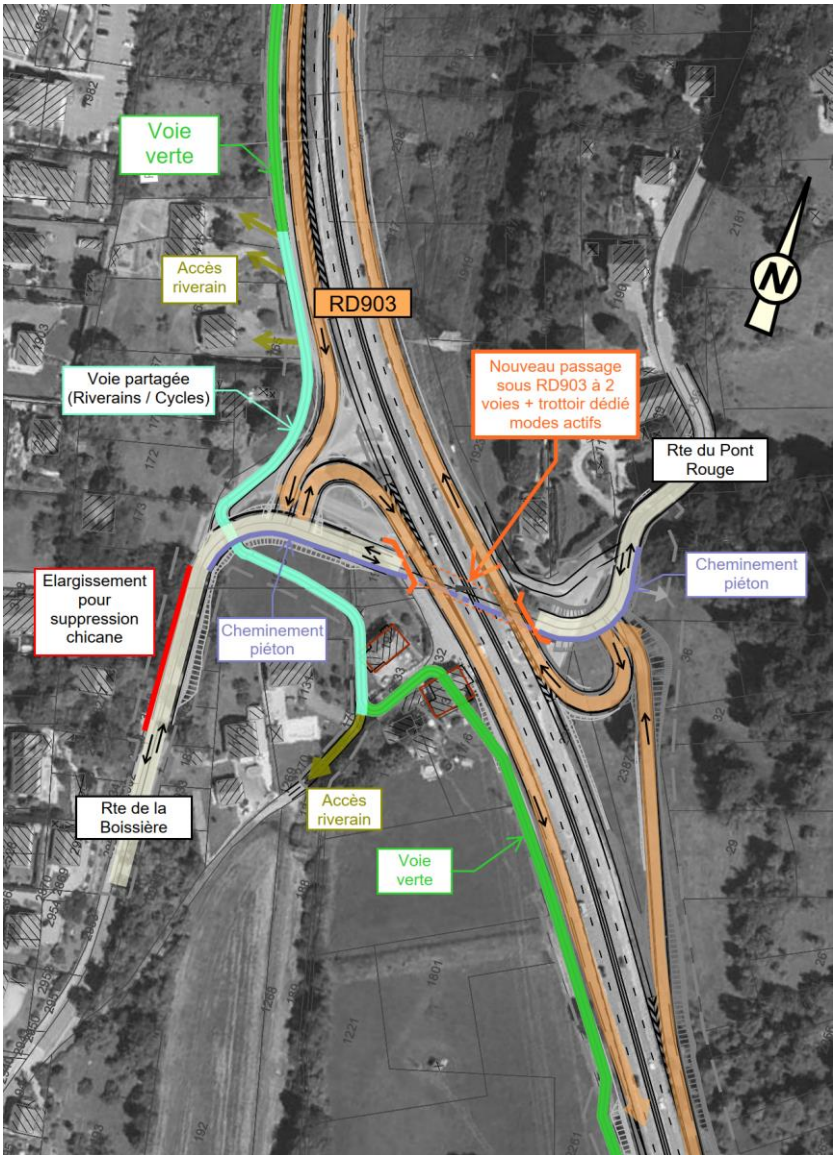
III.3.2 Évolutions du PLU

Compte tenu des emprises du projet remettant en cause certains emplacements réservés, une mise en compatibilité du PLU de Cranves-Sales est nécessaire afin d'adapter son plan de zonage sur le secteur du Creux :

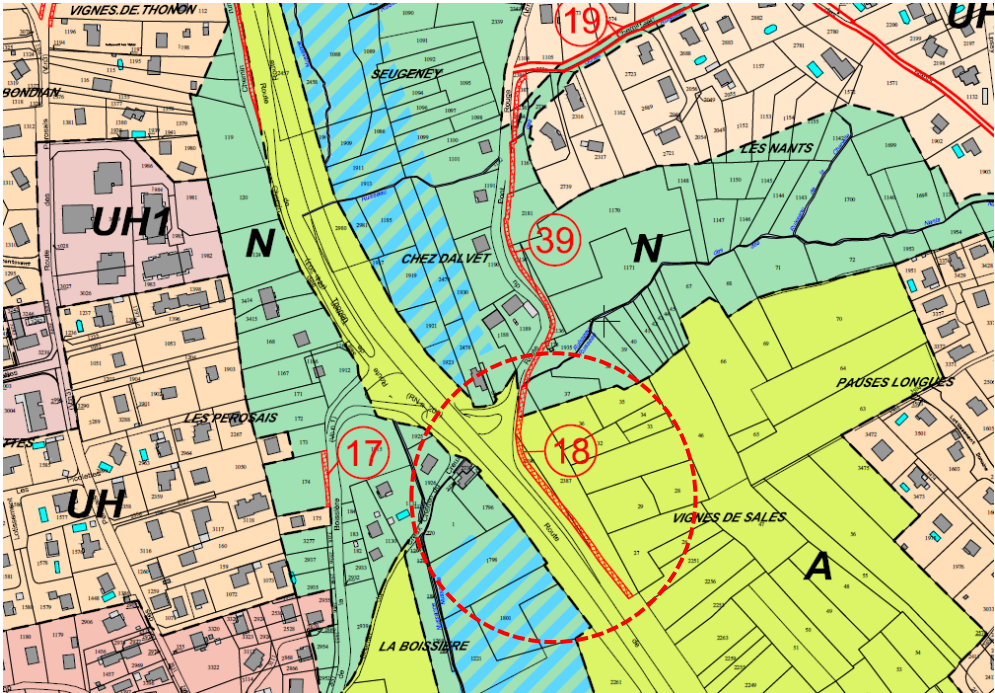


Dans ce secteur, le projet prévoit :

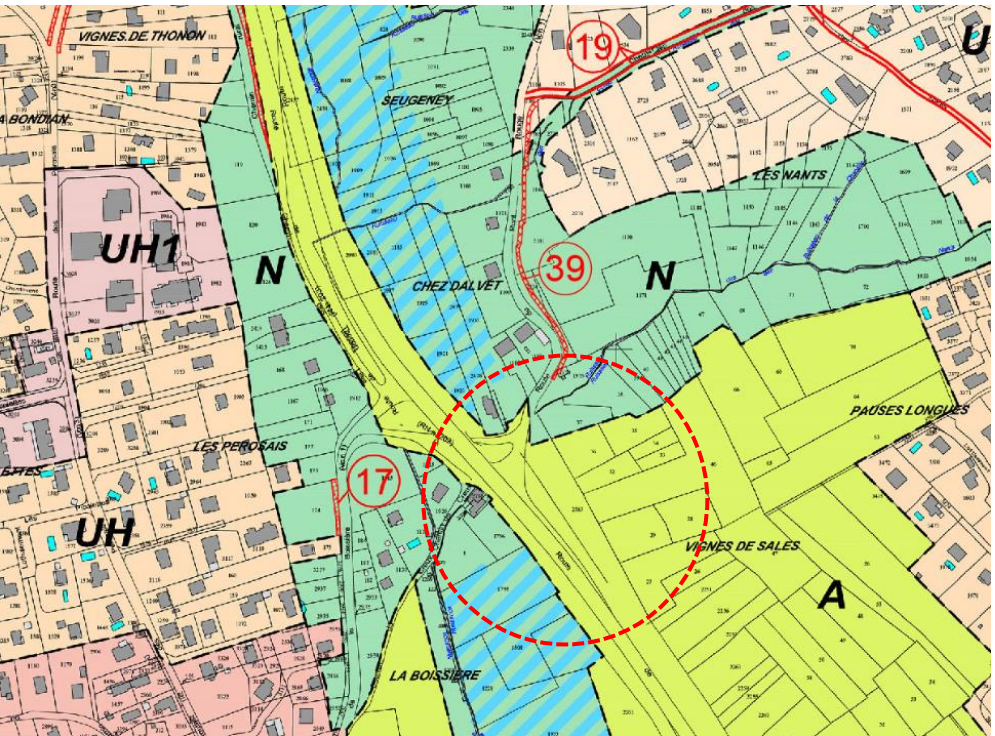
- La reconfiguration de l'échangeur avec le maintien des 4 mouvements ;
- L'aménagement d'une voie verte continue latérale à la RD903, côté ouest de la RD903 ;
- La reconstruction de l'ouvrage de franchissement de la RD903, en visant un ouvrage plus large compatible avec le passage simultané des véhicules dans les deux sens et comprenant un trottoir dédié aux modes actifs ;
- La mise en place d'un cheminement piéton (trottoir) continu le long de la voie passant sous la RD903.



Avant modification



Après modification



IV. Aperçu des incidences potentielles sur l’environnement

Il est rappelé ici que la mise en compatibilité des PLU a pour unique objectif de permettre la réalisation du projet de requalification et sécurisation de la route départementale 903 entre l’autoroute A40 et le carrefour des Chasseurs, vis-à-vis des règles d’urbanisme. Les incidences de la mise en compatibilité sont donc indirectement liées à celles du projet d’aménagement.

Thématiques	Nangy		Fillinges		Cranves-Sales	
	-Incidences modification OAP n°7 -Incidences réduction zone Ns	Mesures du projet	-Réduction emplacement réservé n°4	Mesures du projet	-Suppression emplacements réservé n°18 -Réduction emplacement réservé n°39	Mesures du projet
Occupation du sol	Les modifications de l’OAP n°7 concernent la programmation du plan d’accès à la zone en lien avec le réseau local et notamment le giratoire existant, ainsi que la composition des lots urbanisables. Le déclassement de la zone Ns en zone Ur n’engage aucune incidence directe en matière d’occupation du sol mais une incidence indirecte potentielle en découle si des aménagements y sont réalisés. En l’occurrence les aménagements et occupations du sol autorisés se limitent à des ouvrages, constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d’intérêt collectif ou au fonctionnement de l’autoroute.	L’adaptation de l’OAP, réorganise la composition de la zone afin de limiter les pertes de surface de lots urbanisables tout en améliorant a qualité et la sécurité de la desserte depuis RD903.	La réduction de l’emplacement réservé supprimera la réserve foncière destinée à l’aménagement d’une continuité de voie en traversée de la RD903. D’autres aménagements pourraient être entrepris au droit de ces portions (incidence indirecte potentielle). Toutefois celles-ci reposent sur de la voirie publique, ce qui limite les possibilités d’aménagement sur ces emprises.	Le projet à l’origine de cette mise en compatibilité, prévoit de restituer une continuité de déplacement telle que visée par l’emplacement réservé n°4 en surface de la tranchée couverte de la RD903.	Les modifications d’emplacements réservés suppriment la réserve foncière destinée à des aménagements piétons. D’autres aménagements pourraient alors être entrepris sur ces emplacements (incidence indirecte potentielle). Ceux-ci devront cependant rester compatibles avec le règlement de zonage du PLU.	La maîtrise foncière permise à terme par la DUP qui porte cette mise en compatibilité permettra de limiter les possibilités d’autres aménagements. Le projet intègre un cheminement piéton de part et d’autre de l’échangeur du Creux.
Milieux physiques	Les modifications apportées à l’OAP n’auront aucune incidence sur le climat, la topographie, la géologie, l’hydrogéologie ou l’hydrographie. Le déclassement de la zone Ns en zone Ur n’aura aucune incidence directe sur ces thématiques. Une incidence indirecte sur la topographie découlerait de terrassements réalisés sur cette portion.	Le projet prend en compte les sensibilités des sols et sous-sols dans ses mesures. Il intègre notamment la gestion des matériaux dans sa phase de travaux.	La suppression de l’emplacement réservé n°4 suite à la mise en compatibilité du PLU de Fillinges n’engage aucune incidence sur les milieux physiques.		La suppression des emplacements réservés n’implique aucune incidence directe sur les milieux physiques. On note cependant la présence du ruisseau des Nants, du captage AEP du Bray et de ses périmètres de protection.	L’aménagement du site veillera à la transparence hydraulique (aménagements drainants, ouvrages hydrauliques de franchissement). Le recours à des opérations de déblais nécessite l’avis de l’hydrogéologue agréé.
Risques	Aucune incidence sur les risques naturels et technologiques.		Aucune incidence sur les risques naturels et technologiques.		La mise en compatibilité du PLU de Cranves-Sales n’implique en soi aucune incidence sur les risques naturels et technologiques. Le site des emplacements réservés supprimés est concerné par : - Le risque mouvement de terrain dans le talus à l’Est de la RD903 ; - Crue torrentielle sur le ruisseau des Nants.	Dimensionnement adéquat des ouvrages de franchissement de cours d’eau. L’étude géotechnique permettra de définir les modalités constructives adaptés aux aléas de mouvement de terrain.

Thématiques	Nangy		Fillinges		Cranves-Sales	
	-Incidences modification OAP n°7 -Incidences réduction zone Ns	Mesures du projet	-Réduction emplacement réservé n°4	Mesures du projet	-Suppression emplacements réservé n°18 -Réduction emplacement réservé n°39	Mesures du projet
Milieux naturels	Aucun effet direct sur le patrimoine écologique, le biotope et le fonctionnement de la trame écologique. La modification de l’OAP n’engage aucune incidence sur cette thématique (enjeu faible). Le déclassement de la zone Ns engage une potentielle atteinte (en cas de réalisation de travaux et aménagements autorisés) aux milieux naturels : Peupleraie noire (246 m²) et habitats rudéraux, identifiés en zone humide et reconnus comme habitat potentiel pour la reproduction, l’alimentation et l’hivernation de la faune.	Le projet prévoit notamment : - Des opérations de restauration de zones humides existantes (environ 5 000 m²) ; - La replantation d’un boisement de 13 500 m² avec mise en place d’îlots de sénescence ; - La pose de gîtes à chiroptère.	Aucun effet direct sur le patrimoine écologique, le biotope et le fonctionnement de la trame écologique. Incidence indirecte très faible (absence d’enjeu écologique).		Aucun effet direct sur le patrimoine écologique, le biotope et le fonctionnement de la trame écologique. Le site des emplacements réservés concernent de l’habitat de prairie de fauche et de Frênaie-chênaie résiduelle identifié en habitat potentiel pour la reproduction, l’alimentation et l’hivernation de la faune. Aucun individu arboré n’est cependant concerné par l’emplacement réservé. L’incidence indirecte sur les milieux naturels est faible.	
Milieux humains	Parcelles agricoles concernées par le site de l’OAP mais destinées à être urbanisées. Modification des accès programmés à la zone avec raccord au giratoire de la sortie de l’A40. Perte d’environ 600 m² de surface de lot urbanisable sur l’OAP. La modification de l’OAP et la voie d’accès programmée impacte une noue de gestion des eaux pluviales.	Le projet prévoit d’adapter les accès à l’OAP selon la nouvelle configuration. Reprise du système de gestion des eaux pluviales avec maintien du volume de rétention de la noue.	Impact sur les aménagements de mobilité programmés par l’emplacement réservé.	Le projet prévoit de restituer une continuité de déplacement en surface de la tranchée couverte de la RD903.	Parcelles agricoles concernées par l’emplacement réservé n°18. Impact sur les aménagements de mobilité programmés par les emplacements réservés.	Le projet intègre des aménagements de mobilité plus favorables que ceux prévus par les emplacements réservés initiaux.
Patrimoine culturel et esthétique	Aucune incidence directe ou indirecte sur le patrimoine culturel et esthétique.		Aucune incidence directe ou indirecte sur le patrimoine culturel et esthétique.		Aucune incidence directe ou indirecte sur le patrimoine culturel et esthétique.	
Paysage	Aucune incidence directe sur le paysage. Incidence indirecte découlant du réaménagement de la zone Ns déclassée.	Aménagements paysagers intégrés au projet (modelés de terrain, plantation, ...).	Aucune incidence sur le paysage déjà artificialisé.	Aménagements paysagers intégrés au projet (modelés de terrain, plantations, aménagements urbains, ...).	Aucune incidence directe sur le paysage. Incidence indirecte liée à l’aménagement du site, toutefois déjà programmé par les emplacements réservés.	Aménagements paysagers intégrés au projet (modelés de terrain, plantation, ...).
Qualité de l’air et ambiance sonore	Aucune incidence directe ni indirecte significative sur la qualité de l’air ou l’ambiance sonore.		Aucune incidence directe ni indirecte significative sur la qualité de l’air ou l’ambiance sonore.		Aucune incidence directe ni indirecte significative sur la qualité de l’air ou l’ambiance sonore.	