



PLU

Commune des Houches

3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

Approbation - Décembre 2017

Préambule

Les orientations d'aménagement et de programmation sont relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou à aménager. Elles peuvent, en cohérence avec le PADD, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre pour :

- Mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine
- Lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent prendre la forme de schémas et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

En cohérence avec le PADD du PLU des Houches, les orientations d'aménagement et de programmation précisent en fonction des secteurs concernés :

- Le mode opératoire
- Les conditions d'accès et de desserte,
- Les typologies d'habitat,
- Les conditions pour l'insertion urbaine et paysagère des opérations.

Ces orientations permettent d'organiser les développements à venir sans pour autant figer les aménagements.

La commune des Houches souhaite préciser des orientations d'aménagement et de programmation sur les secteurs qui relèvent d'une nécessité d'organisation en raison des enjeux identifiés lors du diagnostic et du PADD en matière de fonctionnement communal et de composition.

Le règlement graphique identifie des secteurs orientations d'aménagement et de programmation qui ont été élaborées afin de répondre aux objectifs principaux du PLU, à savoir :

- Renforcer les centralités le long de l'axe principal et autour des commerces, services et transport
- Limiter l'étalement urbain et proposer des formes urbaines plus denses, diversifiées et s'intégrant à l'environnement bâti,

- Organiser les déplacements, mailler les futures voiries, penser les accès et le stationnement, prévoir les cheminements piétons permettant de faire le lien entre les structures urbaines,
- Intervenir sur l'espace public et les éléments marquants du paysage pour traiter de façon qualitative l'espace urbain,
- Échelonner le développement sur la durée du PLU en cohérence avec les capacités des équipements.

Les secteurs identifiés sont **les pôles préférentiels de développement** de la commune et les tènements stratégiques de plus de 4000 m².

Le développement devra associer : **continuité urbaine, intégration paysagère et principes environnementaux vertueux.**

Le développement devra viser une **forme urbaine** reprenant les principes constructifs des constructions traditionnelles (constructions mitoyennes, gros volume aux formes simples,...) tout en veillant à préserver la tranquillité et le caractère individuel de chaque logement. Une compacité des formes urbaines devra être mise en œuvre avec **une densité moyenne** définie pour chaque site.

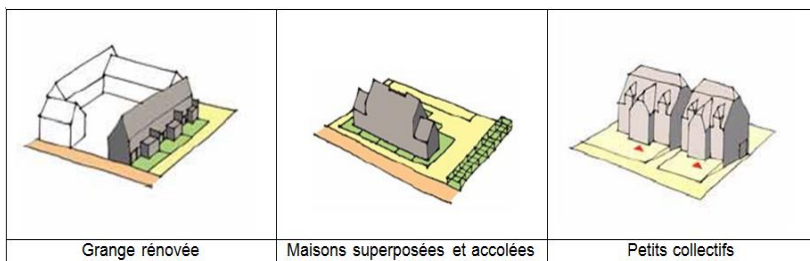
ILLUSTRATIONS

Habitat collectif

Forme d'habitat comportant plusieurs logements (appartements) locatifs ou en accession à la propriété dans un même immeuble, par opposition à l'habitat individuel qui n'en comporte qu'un seul. La taille des immeubles d'habitat collectif est très variable : il peut s'agir de tours, de barres, mais aussi le plus souvent d'ensemble de petites tailles avec moins d'une dizaine de logements.

C'est un mode d'habitat qui est peu consommateur d'espace et permet une meilleure desserte (infrastructures, équipements...) à un coût moins élevé.

Habitat intermédiaire



Il s'agit d'un ensemble d'habitations avec mitoyenneté verticale et/ou horizontale ne dépassant pas 4 niveaux (RDC + 2 étages + combes aménagés par exemple). Une partie du logement bénéficie d'un espace privé extérieur, si possible sans vis-à-vis gênant et dans le prolongement direct du séjour (terrace ou jardin de taille comparable à la surface d'une pièce confortable). Les parties communes sont réduites et conçues pour une gestion peu coûteuse. L'entrée du logement a un caractère privatif.

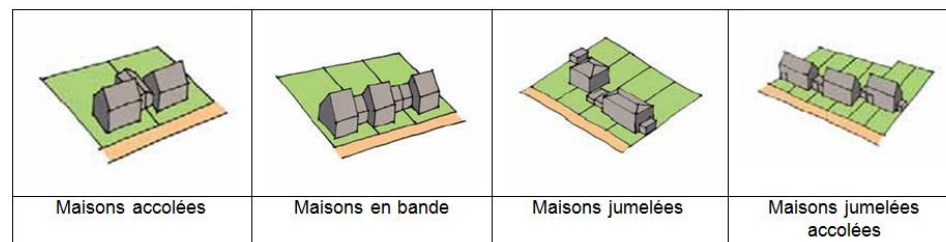
Pour les habitants, l'habitat intermédiaire propose un espace où la vie privée est valorisée et où les services de proximité dont ils ont besoin ne sont pas trop

éloignés. L'habitat intermédiaire est une forme d'habitat qui participe à la création de lieux de proximité.

Il peut s'agir de maisons superposées et accolées, de fermes rénovées dans lesquelles sont aménagés plusieurs logements.

La gestion du stationnement extérieur est collective.

Habitat individuel groupé ou individuel dense



Il s'agit de maisons accolées, en bande ou jumelées ; ce type d'habitat est une des expressions de l'habitat intermédiaire.

La gestion des espaces extérieures peut être individualisée ou collective.

Habitat individuel

Forme d'habitat où ne réside qu'une seule famille, par opposition à l'habitat collectif comportant plusieurs logements dans un même bâtiment. Il est caractérisé par la maison individuelle ou chalet.

C'est un mode d'habitat consommateur d'espace, qui entraîne un coût plus important en infrastructures et équipements, l'accroissement du «mitage» des paysages, ainsi qu'une circulation automobile plus dense.

Il n'y a pas d'espace commun.

LES SECTEURS EN ZONE URBAINE

1 – Route des Chavants

1 Localisation et caractéristiques du site

LOCALISATION	Secteur des Chavants, tènement de plus de 4000m ² en dents creuses
SURFACE	4 300 m ²
OCCUPATION DU SOL ACTUEL ET CARACTERISTIQUES	Prairie de fauche Quelques arbres en périphérie Le site présente une légère pente Sud / Nord Perspective en partie dégagée offrant une vue sur le Mont Blanc
DESTINATION	Habitat

Son urbanisation ouvre des possibilités de conforter la zone urbaine et de préserver les perspectives paysagères grâce à une urbanisation organisée et en retrait de la voirie.



2 Les objectifs de l'aménagement

L'urbanisation de cette zone se fera dans une logique :

- de centralité
- de diversification des formes urbaines.
- de préservation des perspectives paysagères

Il s'agira en outre d'assurer une transition cohérente entre ce projet et les différents tissus résidentiels périphériques.

L'urbanisation future du secteur vise l'organisation qualitative d'un habitat de type intermédiaire, maisons en bandes, groupés et individuels. La surconsommation foncière des constructions individuelles isolées au milieu des parcelles, et les densités trop faibles sont à limiter.

Principes obligatoires :

L'urbanisation du tènement de la Route des Chavants, identifié comme une « dent creuse » s'inscrit dans le cadre du PADD qui vise à restructurer les tissus urbains en densifiant à l'intérieur des enveloppes urbaines existantes.

L'aménagement futur du tènement devra répondre à un double objectif : optimiser le foncier disponible tout en s'inscrivant en continuité avec le tissu urbain environnant, composé majoritairement d'habitations individuelles.

En ce sens, une certaine compacité devra être mise en œuvre avec une densité minimale de 20 logements à l'hectare. Cette densité intègre les espaces collectifs, les voiries ainsi que l'espace de recul par rapport à la voirie préconisée dans le cadre de ce projet. La superficie du tènement étant de 0,4 ha, le respect de cette densité se traduit par la construction de 8 logements.

Dans le souci de proposer des logements de qualité, répondant aux ménages souhaitant s'installer de façon permanente sur la commune des Houches, l'habitat sera de type intermédiaire et individuel. La qualité de cadre de vie sera favorisée avec une optimisation des espaces extérieurs privatifs et la prise en compte des vis-à-vis.

3 Les principes d'aménagement**3.1- Organisation globale du site (accès et desserte interne)**

Il est proposé de desservir l'ensemble du tènement depuis la Route des Chavants par une unique voirie interne de forme non rectiligne. Celle-ci permettra d'accéder aux constructions se trouvant en arrière-plan par rapport à la voirie.

Des espaces tampons végétalisés permettront de limiter les vis-à-vis entre les habitations tout en augmentant la qualité paysagère de la zone, selon le même mode que les habitations environnantes.

3.2- Implantation des constructions

L'implantation du bâti doit permettre une lecture claire du site laissant des transparences visuelles sur le contexte environnant. Ainsi, des perspectives visuelles persisteront, notamment vers l'amont, où l'on ne note pas de vis-à-vis immédiat.

Afin de maintenir des perspectives paysagères à l'approche de l'épingle de la route, il est préconisé de maintenir un recul d'urbanisation en bordure de la Route des Chavants. Ce recul est symbolisé par une ligne droite, tracée depuis les façades donnant sur la route des deux habitations implantées de part et d'autre du tènement.

Par ailleurs, les constructions s'adapteront à la pente naturelle du terrain. Le respect de ce principe d'aménagement permettra de dégager des perspectives visuelles tout en limitant les travaux de terrassements (déblais et remblais).

Enfin, le gabarit des nouvelles constructions sera adapté au tissu résidentiel existant dans le secteur.

3.3- Les hauteurs des constructions

Afin de s'intégrer dans le tissu urbain environnant et de ne pas créer de masque pour les habitations implantées en amont, les bâtiments devront s'inscrire dans un gabarit d'une hauteur de 9 m (R+1+c), définie par un vélum parallèle au terrain naturel ou au terrain excavé s'il est visible, et mesurée en tout point du bâtiment.

Dans tous les cas, le plan de composition urbaine de chaque aménagement devra éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions. Il s'agit d'éviter tout effet défavorable à l'utilisation de l'éclairage naturel et de l'énergie solaire.

3.4- Confort thermique des constructions (recommandations)

Bien que le secteur de la route des Chavants soit situé sur le versant ubac de la vallée, il bénéficie d'un bon ensoleillement ; l'implantation des constructions devra favoriser l'emploi des énergies renouvelables dont l'énergie solaire, ainsi qu'un éclairage naturel optimal.

3.5- Le stationnement

Le stationnement des véhicules et des deux-roues, correspondant aux besoins des occupations ou utilisations du sol, doit être assuré en dehors des emprises publiques et des voies publiques ou de desserte collective.

Les places de stationnement peuvent être situées à l'intérieur ou à l'extérieur des constructions principales.

Les groupes de garages individuels ou aires de stationnement doivent être disposés dans les parcelles de façon à ménager une cour d'évolution à l'intérieur desdites parcelles et ne présenter qu'un seul accès sur la voie publique

Les stationnements seront mutualisés tant que possible entre les différents bâtiments/constructions du projet. Ils feront l'objet d'un traitement paysager (plantations, ...).

3.6- Les liaisons douces

Le tènement n'étant pas localisé sur le passage d'une liaison douce stratégique (accès aux équipements, liaison de cheminements existants...), la réalisation de cheminements piétons en tant que tel n'est pas envisagée. La voirie interne sera cependant partagée entre circulations automobiles et circulations douces.

3.7- Gestion des eaux pluviales

L'objectif est de limiter les surfaces imperméabilisées : limiter les emprises des enrobés, favoriser l'utilisation de matériaux poreux, installer des systèmes de récupération des eaux de pluie...

Les aménagements devront avoir un impact neutre sur le ruissellement pluvial par rapport à la situation avant aménagement.

Aussi une compensation de l'imperméabilisation liée à l'urbanisation nouvelle, devra être mise en œuvre par :

- Une gestion des eaux pluviales à l'échelle du site par l'aménagement de noues, de fossés, de bassins de rétention paysagers et de puits d'infiltration selon l'étude pluviale. Les surfaces des espaces des cheminements, des trottoirs, des stationnements ainsi que les voies secondaires d'accès aux habitations seront revêtues de matériaux drainants autant que possible (stabilisé, gravillons, ...).

- Un aménagement des espaces collectifs (espaces verts, stationnements, voiries etc.) conçu de façon à stocker temporairement les eaux.
- Une gestion à l'échelle de la parcelle selon les prescriptions du schéma de gestion des eaux pluviales.

En tout état de cause, l'infiltration in situ sera privilégiée.

3.9- Insertion et traitements paysagers

Le secteur devra obligatoirement bénéficier d'un aménagement paysager de qualité.

Au sud du terrain, l'espace dégagé par le recul d'urbanisation fera l'objet d'un traitement proposant une façade qualitative. A l'intérieur du tènement et sur les autres façades, des espaces tampons végétalisés préserveront l'intimité des différentes habitations.

3.10- Dimensionnement et traitement des voiries internes

La voirie interne sera une voie partagée conciliant espace de circulation et espace de vie.

4 Conditions d'ouverture à l'urbanisation

L'urbanisation peut se réaliser sur chacune des parcelles de manière individuelle mais avec une volonté de gérer la densité :

→ Classement en zone U avec OAP

5. Le projet d'aménagement de la Route des Chavants



Cette illustration est un exemple de projet qui pourra être proposé – Réalisation : Epoque 2016

2 – Bois de l'Île d'en bas

1 Caractéristiques du site

Surface	4060 m ²
Destination	Habitat
Priorité	●●○○○

L'urbanisation de ce secteur offre la possibilité de développer une nouvelle offre de logement collectif dans une zone présentant la même typologie.



2 Les objectifs de l'aménagement

L'aménagement de la zone du Bois de l'Île d'en bas s'inscrit dans le cadre du second objectif du PADD qui est de « favoriser la mixité sociale et les logements permanents ». En effet, situé à proximité immédiate des commerces, des services, des équipements du quotidien et des réseaux de transports en commun, le secteur en question est tout indiqué pour accueillir des ménages souhaitant s'installer à l'année sur le territoire des Houches.

Principes obligatoires :

Identifié comme un secteur à densifier, la zone du Bois de l'Île d'en Bas devra proposer une forme urbaine compacte optimisant le foncier disponible. La morphologie urbaine proposée devra pour autant être intégrée aux opérations de logements collectifs existantes bordant le terrain.

Dans ce sens, la densité minimale proposée sera de 50 logements à l'hectare, représentant un total de 20 logements. Cette densité intègre les espaces collectifs et les voiries. Cette densification devra s'accompagner d'un habitat et d'un cadre de vie de qualité, notamment par l'aménagement d'un espace collectif paysagé pouvant s'intégrer au centre du tènement.

Afin de favoriser la mixité sociale, 25% du programme de logements envisagé par l'OAP doit être proposé en accession sociale

3 Les principes d'aménagement

3.1- Organisation globale du site (accès et desserte interne)

La desserte des logements s'organisera par le chemin Damien en bordure ouest de la zone. Il est proposé d'aménager une voirie unique au centre du périmètre, qui permette d'alimenter les logements au sud et au nord de celle-ci.

L'OAP serait ainsi structurée en deux sous-secteurs au sud et au nord partageant des espaces publics communs au centre de la zone.

3.2- Implantation des constructions

L'implantation des constructions doit être étudiée de manière à conserver un espace tampon entre l'opération et la route nationale 205, génératrice de nuisances.

Les bâtiments devront également être implantés de manière à minimiser les vis-à-vis et l'impact paysager depuis :

- les opérations de logement collectif existantes à l'est et à l'ouest
- le bâtiment d'habitation au sud de la zone

Une distance suffisante devra être maintenue entre les bâtiments au cœur de la zone pour préserver une certaine intimité entre les logements et permettre l'aménagement d'un espace de vie collectif.

3.3- Les hauteurs des constructions

De manière à s'intégrer dans la morphologie urbaine environnante tout en proposant une densité suffisante (50 logements à l'hectare), Les constructions devront s'inscrire dans un gabarit d'une hauteur de 12 m (R+3+c), définie par un vélum parallèle au terrain naturel ou au terrain excavé s'il est visible, et mesurée en tout point du bâtiment.

Dans tous les cas, le plan de composition urbaine de chaque aménagement devra éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions. Il s'agit d'éviter tout effet défavorable à l'utilisation de l'éclairage naturel et de l'énergie solaire.

La topographie du terrain étant peu prononcée, une gradation des hauteurs du bâti pourra permettre de limiter la création de ces masques.

3.4- Confort thermique des constructions (recommandations)

L'implantation des constructions devra favoriser l'emploi des énergies renouvelables (solaire notamment), ainsi qu'un éclairage naturel optimal.

3.5- Le stationnement

Le stationnement des véhicules et des deux-roues, correspondant aux besoins des occupations ou utilisations du sol, doit être assuré en dehors des emprises publiques et des voies publiques ou de desserte collective.

Les places de stationnement peuvent être situées à l'intérieur ou à l'extérieur des constructions principales.

Les groupes de garages individuels ou aires de stationnement doivent être disposés dans les parcelles de façon à ménager une cour d'évolution à l'intérieur desdites parcelles et ne présenter qu'un seul accès sur la voie publique

Les stationnements seront mutualisés tant que possible entre les différents bâtiments/constructions du projet. Ils feront l'objet d'un traitement paysager (plantations, ...).

3.6- Gestion des eaux pluviales

L'opération devra être neutre au regard du ruissellement pluvial par rapport à la situation avant aménagement. Aussi une compensation de l'imperméabilisation liée à l'urbanisation nouvelle, devra être mise en œuvre par :

- Une gestion des eaux pluviales à l'échelle du site par l'aménagement de noues, de fossés, de bassins de rétention paysagers et de puits d'infiltration selon l'étude pluviale. Les surfaces des espaces des cheminements, des trottoirs, des stationnements ainsi que les voies secondaires seront revêtues de matériaux drainants autant que possible (stabilisé, gravillons, ...).
- Un aménagement des espaces collectifs (espaces verts, stationnements, voiries etc.) conçu de façon à stocker temporairement les eaux.
- Une gestion à l'échelle de la parcelle selon les prescriptions du schéma de gestion des eaux pluviales.

En tout état de cause, l'infiltration in situ sera privilégiée.

3.7- Les espaces collectifs

Le secteur devra obligatoirement bénéficier d'un aménagement paysager de qualité (espace vert arboré, lieu de détente et de convivialité).

3.8- Insertion et traitements paysagers

Deux espaces végétalisés seront à préserver dans l'aménagement de zone :

- L'espace tampon en bordure de la RN205 (réduction des nuisances sonores et visuelles)
- L'espace boisé en « décroché » au sud (participation à la qualité paysagère et maintien d'un espace de respiration avec le bâtiment implanté au sud).

Les espaces verts collectifs seront traités par plantation d'espèces rustiques nécessitant peu d'arrosage : par exemple une prairie fleurie et/ou de végétaux couvre sols. Des arbustes pourront être plantés en bosquets.

Un soin particulier devra être apporté aux clôtures. Elles ne sont pas obligatoires. Toutefois, si une haie est implantée, elle ne doit pas être continue sur la totalité de la périphérie du tènement. Ces éléments végétaux devront simplement participer à la gestion des vis-à-vis.

De manière générale, les végétaux doivent s'organiser au sein de la parcelle en évitant les effets de masse et les alignements de haies. Leur implantation viendra rythmer les aménagements en s'intercalant entre les constructions.

Il est précisé que le cas échéant, les haies seront constituées d'essences variées (au minimum 3 espèces distinctes). Les haies monospécifiques sont proscrites. Les espèces de type thuya, cupressocyparis, chamaecyparis et laurier palmes sont interdites. En effet ces espèces constituent des effets de masques (murs végétaux) dévalorisants et sont une charge lourde d'entretien.

3.9- Dimensionnement et traitement des voiries internes

La voirie interne sera une voie partagée conciliant espace de circulation et espace de vie.

4 Conditions d'ouverture à l'urbanisation

Classement en zone U avec OAP.

5. Le projet d'aménagement du secteur du Bois de l'Île d'en Bas



Cette illustration est un exemple de projet qui pourra être proposé – Réalisation : Epode 2016

3 – La Georgeanne

1 Caractéristiques du site

Surface	3620 m ²
Destination	Habitat Petit collectif et intermédiaire
Priorité	●●○○○

Bordé au sud par la route nationale 205 et au nord, à l'est et à l'ouest par de l'habitat individuel et du petit collectif, le secteur de la Georgeanne constitue une dent creuse dans l'urbanisation actuelle de la commune de Houches. La mise en place d'une OAP vise donc à encadrer son urbanisation future, prévue dans le cadre du PLU.



2 Les objectifs de l'aménagement

Situé dans un périmètre de 200 mètres autour des arrêts de transport en commun, le secteur de la Georgeanne fait partie des secteurs destinés à accueillir de l'habitat permanent, tel qu'énoncé dans le second objectif du PADD.

La surconsommation foncière des constructions individuelles isolées au milieu des parcelles, et les densités trop faibles sont à limiter. C'est pourquoi l'urbanisation future du secteur vise l'organisation qualitative d'un habitat de type collectif s'intégrant au sein des constructions existantes. La zone à l'ouest du site est par ailleurs composée d'habitat en petit collectif et intermédiaire.

Le développement devra associer : continuité urbaine, intégration paysagère et principes environnementaux vertueux.

Principes obligatoires :

Dans cet objectif, les développements devront viser une forme cohérente et intégrée aux zones construites limitrophes.

Une compacité des formes urbaines devra être mise en œuvre avec une densité minimale de 40 logements à l'hectare. Cette densité intègre les espaces collectifs et les voiries.

Cette densification devra s'accompagner d'un habitat et d'un cadre de vie de qualité, notamment par l'aménagement d'espaces verts collectifs. Les espaces verts extérieurs collectifs devront aussi être aménagés et participer à la qualité du cadre de vie.

Afin de favoriser la mixité sociale, la totalité du tènement fait l'objet d'un emplacement réservé à vocation sociale, 50% des logements envisagés par l'OAP seront en locatifs, les autres logements seront proposés en accession à la propriété

3 Les principes d'aménagement

3.1- Organisation globale du site (accès et desserte interne)

L'accès au secteur de la Georgeanne s'effectuera depuis le chemin du même nom, en bordure Est de la zone. Il s'agira uniquement d'une voirie d'accès aux

espaces de stationnement de l'opération, la voirie ne traversant pas l'ensemble du terrain.

Les bâtiments de type « petits collectifs » pourront être organisés en deux ensembles, au Nord et au Sud, de part et d'autre d'un espace collectif commun.

L'intimité du voisinage sera préservée par des espaces tampons limitant la covisibilité.

De la même façon, l'impact de l'axe routier majeur de la vallée, la route nationale 205 au sud, sera limité par le maintien d'un espace végétalisé.

3.2- Implantation des constructions

L'implantation du bâti doit permettre une lecture claire du site laissant apparaître des transparences visuelles sur le contexte environnant et le grand paysage et notamment le massif du Mont-Blanc.

Les bâtiments seront également implantés de sorte que les vis-à-vis soient limités avec les constructions à l'Est, à l'Ouest et au Nord du terrain. De la même façon, l'organisation interne à l'opération visera à limiter les vis-à-vis entre les bâtiments eux-mêmes.

3.3- Les hauteurs des constructions

L'environnement immédiat de l'opération étant composé de formes bâties de faible hauteur, l'intégration de l'opération impose de limiter les constructions à R+1+c.

Le bâtiment devra s'inscrire dans un gabarit d'une hauteur de 9 m, définie par un vélum parallèle au terrain naturel ou au terrain excavé s'il est visible, et mesurée en tout point du bâtiment.

Dans tous les cas, le plan de composition urbaine de chaque aménagement devra éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions. Il s'agit d'éviter tout effet défavorable à l'utilisation de l'éclairage naturel et de l'énergie solaire.

3.4- Confort thermique des constructions (recommandations)

L'implantation des constructions devra favoriser l'emploi des énergies renouvelables (solaire notamment), ainsi qu'un éclairage naturel optimal.

3.5- Le stationnement

Le stationnement des véhicules et des deux-roues, correspondant aux besoins des occupations ou utilisations du sol, doit être assuré en dehors des emprises publiques et des voies publiques ou de desserte collective.

Les places de stationnement peuvent être situées à l'intérieur ou à l'extérieur des constructions principales.

Les groupes de garages individuels ou aires de stationnement doivent être disposés dans les parcelles de façon à ménager une cour d'évolution à l'intérieur desdites parcelles et ne présenter qu'un seul accès sur la voie publique

Les stationnements seront mutualisés tant que possible entre les différents bâtiments/constructions du projet. Ils feront l'objet d'un traitement paysager (plantations, ...).

3.6- Les liaisons douces

Le tènement n'étant pas localisé sur le passage d'une liaison douce stratégique (accès aux équipements, liaison de cheminements existants...), la réalisation de cheminements piétons en tant que tel n'est pas envisagée.

3.7- Gestion des eaux pluviales

L'opération devra être neutre au regard du ruissellement pluvial par rapport à la situation avant aménagement. Aussi une compensation de l'imperméabilisation liée à l'urbanisation nouvelle, devra être mise en œuvre par :

- Une gestion des eaux pluviales à l'échelle du site par l'aménagement de noues, de fossés, de bassins de rétention paysagers et de puits d'infiltration selon l'étude pluviale. Les surfaces des espaces des cheminements, des trottoirs, des stationnements ainsi que les voies secondaires seront revêtues de matériaux drainants autant que possible (stabilisé, gravillons, ...).

- Un aménagement des espaces collectifs (espaces verts, stationnements, voiries etc.) conçu de façon à stocker temporairement les eaux.
- Une gestion à l'échelle de la parcelle selon les prescriptions du schéma de gestion des eaux pluviales.

En tout état de cause, l'infiltration in situ sera privilégiée.

3.8- Les espaces collectifs

L'opération devra intégrer des espaces collectifs de proximité (allée plantée, espace vert arboré, aires de jeu, lieu de détente et de convivialité). Ces espaces devront obligatoirement bénéficier d'un aménagement paysager, et ne pas constituer des délaissés.

3.9- Insertion et traitements paysagers

Un espace tampon végétalisé sera à préserver et à paysager dans l'aménagement de la zone afin de créer un masque végétal entre la route nationale 205 et l'opération.

Les espaces verts collectifs seront traités par plantation d'espèces rustiques nécessitant peu d'arrosage : par exemple une prairie fleurie et/ou de végétaux couvre sols. Des arbustes pourront être plantés en bosquets.

Un soin particulier devra être apporté aux clôtures. Elles ne sont pas obligatoires. Toutefois, si une haie est implantée, elle ne doit pas être continue sur la totalité de la périphérie du tènement. Ces éléments végétaux devront simplement participer à la gestion des vis-à-vis.

De manière générale, les végétaux doivent s'organiser au sein de la parcelle en évitant les effets de masse et les alignements de haies. Leur implantation viendra rythmer les aménagements en s'intercalant entre les constructions.

Il est précisé que le cas échéant, les haies seront constituées d'essences variées (au minimum 3 espèces distinctes). Les haies monospécifiques sont proscrites. Les espèces de type thuya, cupressocyparis, chamaecyparis et laurier palmes sont interdites. En effet ces espèces constituent des effets de masques (murs végétaux) dévalorisants et sont une charge lourde d'entretien.

Pour l'aménagement des espaces verts collectifs le choix d'espèces sera porté vers des espèces rustiques nécessitant peu d'arrosage : par exemple une prairie fleurie et/ou de végétaux couvre sols. Des arbustes seront plantés en bosquets.

3.10- Dimensionnement et traitement des voiries internes

La voirie interne sera une voie partagée conciliant espace de circulation et espace de vie.

4 Conditions d'ouverture à l'urbanisation

Classement en zone U avec OAP.

5. Le projet d'aménagement de la Georgeanne



Cette illustration est un exemple de projet qui pourra être proposé – Réalisation : Epode 2016

LES SECTEURS D'OAP NECESSITANT UNE ORGANISATION

4 – Les Etaches

1 Caractéristiques du site

Surface	1,4 ha
Destination	Habitat
Priorité	●●●●○

Le secteur d'urbanisation des Etaches se situe à proximité immédiate de la route départementale, véritable colonne vertébrale du développement urbain sur la commune des Houches. Situé cependant en arrière-plan par rapport à la route, son urbanisation nécessite de créer des accès supplémentaires.



2 Les objectifs de l'aménagement

Comme le précise le PADD, les centralités urbaines de la commune des Houches constituent les pôles préférentiels de développement de l'habitat. Ainsi, proche des équipements, des services et des arrêts de transport en commun, le secteur des Etaches fait partie des secteurs d'urbanisation prioritaire.

L'urbanisation future du secteur vise à proposer une nouvelle offre d'habitat avec la densité que requiert son emplacement central. La hauteur du bâti sera pour autant limitée dans un souci d'intégration dans le tissu urbain environnant, majoritairement composé d'habitations individuelles.

Principes obligatoires :

Dans cet objectif, les développements devront viser une forme cohérente et intégrée aux zones construites limitrophes.

Une compacité des formes urbaines devra être mise en œuvre avec une densité minimale de 25 logements à l'hectare. Cette densité intègre les espaces collectifs et les voiries. Cette densification devra s'accompagner d'un habitat et d'un cadre de vie de qualité, notamment par l'aménagement d'espaces collectifs verts non dédiés à la voiture.

Ainsi un habitat de type petit collectif et intermédiaire conservant des espaces extérieurs privatifs sera mis en œuvre dans le respect des volumes périphériques. Les espaces verts extérieurs collectifs devront aussi être aménagés et être attractifs.

3 Les principes d'aménagement

3.1- Organisation globale du site (accès et desserte interne)

La configuration du terrain et les différentes possibilités de dessertes permettent de structurer le secteur en 3 sous-zones constructibles. Un phasage sera possible en aménageant chacun des sous-secteurs à mesure que celui-ci sera équipé et que les accès seront réalisés.

On distinguera :

- Une zone à l'Ouest desservie depuis la route départementale par la création d'une voie en impasse le long des habitations existantes.
- Une zone centrale desservie depuis la route départementale par l'élargissement du chemin rural de l'Enchappleuze.
- Une zone à l'Est qui pourra être desservie de manière immédiate par la route de la Griaz.

Au total, 3 accès viendront alimenter l'ensemble du secteur. Les voiries internes ne seront pas traversantes mais bien en impasse, et n'auront vocation qu'à desservir les nouvelles habitations dans un souci de préservation de la qualité du cadre de vie.

En revanche, des liaisons douces traversantes seront organisées afin d'assurer la perméabilité piétonne du secteur.

3.2- Implantation des constructions

L'implantation du bâti doit permettre une lecture claire du site laissant apparaître des transparences visuelles sur le contexte environnant et le grand paysage.

La topographie du terrain étant peu marquée sur ce secteur, c'est l'implantation des bâtiments qui devra minimiser les vis-à-vis, en ménageant des espaces d'intimité par des décalages et des décrochés dans les volumes.

Concernant le sous-secteur central, l'implantation des constructions maintiendra un espace tampon préservant l'intimité de l'habitation existante.

3.3- Les hauteurs des constructions

La hauteur maximale des constructions sera homogène sur les 3 secteurs.

Le bâtiment doit s'inscrire dans un gabarit d'une hauteur de 10 m (R+2+c), définie par un vélum parallèle au terrain naturel ou au terrain excavé s'il est visible, et mesurée en tout point du bâtiment.

Dans tous les cas, le plan de composition urbaine de chaque aménagement devra éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre

les constructions. Il s'agit d'éviter tout effet défavorable à l'utilisation de l'éclairage naturel et de l'énergie solaire.

3.4- Confort thermique des constructions (recommandations)

L'implantation des constructions devra favoriser l'emploi des énergies renouvelables (solaire notamment), ainsi qu'un éclairage naturel optimal.

3.5- Le stationnement

Le stationnement des véhicules et des deux-roues, correspondant aux besoins des occupations ou utilisations du sol, doit être assuré en dehors des emprises publiques et des voies publiques ou de desserte collective.

Les places de stationnement peuvent être situées à l'intérieur ou à l'extérieur des constructions principales.

Les groupes de garages individuels ou aires de stationnement doivent être disposés dans les parcelles de façon à ménager une cour d'évolution à l'intérieur desdites parcelles et ne présenter qu'un seul accès sur la voie publique

Les stationnements seront mutualisés tant que possible entre les différents bâtiments/constructions du projet. Ils feront l'objet d'un traitement paysager (plantations, ...).

3.6- Les liaisons douces

L'aménagement prévoira la réalisation d'une liaison piétonne traversant le secteur d'Est en Ouest. Elle reliera ainsi la route de la Griaz à l'espace de stationnement en bordure de la D213.

3.7- Gestion des eaux pluviales

L'opération devra être neutre au regard du ruissellement pluvial par rapport à la situation avant aménagement. Aussi une compensation de l'imperméabilisation liée à l'urbanisation nouvelle, devra être mise en œuvre par :

- Une gestion des eaux pluviales à l'échelle du site par l'aménagement de noues, de fossés, de bassins de rétention paysagers et de puits d'infiltration selon l'étude pluviale. Les surfaces des espaces des

cheminements, des trottoirs, des stationnements ainsi que les voies secondaires seront revêtues de matériaux drainants autant que possible (stabilisé, gravillons, ...).

- Un aménagement des espaces collectifs (espaces verts, stationnements, voiries etc.) conçu de façon à stocker temporairement les eaux.
- Une gestion à l'échelle de la parcelle selon les prescriptions du schéma de gestion des eaux pluviales.

En tout état de cause, l'infiltration in situ sera privilégiée.

3.8- Les espaces collectifs

L'opération devra intégrer des espaces collectifs de proximité (allée plantée, espace vert arboré, aires de jeu, lieu de détente et de convivialité...) Ces espaces devront obligatoirement bénéficier d'un aménagement paysager. Ils ne recevront ni stationnement, ni circulation automobile.

Un espace collectif structurant sera organisé à l'est du sous-secteur central. Il permettra de proposer un espace collectif paysager de qualité tout en remplissant son rôle d'espace tampon préservant l'intimité de l'habitation individuelle limitrophe à l'opération.

3.9- Insertion et traitements paysagers

Les espaces de stationnement intégreront un principe de plantation permettant de garantir des espaces commun de bonne qualité et intégrés au milieu environnant par la mise en œuvre d'une trame paysagère.

Un soin particulier devra être apporté aux clôtures. Elles ne sont pas obligatoires. Toutefois, si une haie est implantée, elle ne doit pas être continue sur la totalité de la périphérie du tènement. Ces éléments végétaux devront simplement participer à la gestion des vis-à-vis.

De manière générale, les végétaux doivent s'organiser au sein de la parcelle en évitant les effets de masse et les alignements de haies. Leur implantation viendra rythmer les aménagements en s'intercalant entre les constructions.

Il est précisé que le cas échéant, les haies seront constituées d'essences variées (au minimum 3 espèces distinctes). Les haies monospécifiques sont proscrites. Les espèces de type thuya, cupressocyparis, chamaecyparis et laurier palmes

sont interdites. En effet ces espèces constituent des effets de masques (murs végétaux) dévalorisants et sont une charge lourde d'entretien.

Pour l'aménagement des espaces verts collectifs le choix d'espèces sera porté vers des espèces rustiques nécessitant peu d'arrosage : par exemple une prairie fleurie et/ou de végétaux couvre sols. Des arbustes seront plantés en bosquets.

Les bassins de rétention des eaux pluviales, les noues et les fossés seront végétalisés et intégrés dans un aménagement paysager.

3.10- Dimensionnement et traitement des voiries internes

Les voies internes seront des voies partagées conciliant espace de circulation et espace de vie. Elles devront conserver leur fonction de voirie de desserte d'habitation en impasse.

Elles devront éviter les surlargeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols.

4 Conditions d'ouverture à l'urbanisation

Opération d'aménagement d'ensemble sur chacune des zones, sans remettre en question le plan d'aménagement global (classement en 3 zones 1AU).

5. Le projet d'aménagement des Etaches



Cette illustration est un exemple de projet qui pourra être proposé – Réalisation : Epode 2016

5 – Saint Antoine Le Bourgeat

1 Caractéristiques du site

Surface	0,7 ha
Destination	Habitat
Priorité	●●●●●

Le secteur de Saint Antoine le Bourgeat est situé à proximité immédiate d'un Supermarché, entre l'avenue des Alpes (D243) et la Route des Granges.

Le site, présentant une pente régulière, se trouve en arrière-plan de la première façade urbanisée depuis la route départementale.



2 Les objectifs de l'aménagement

Comme précisé dans le PADD, le secteur de Saint Antoine le Bourgeat fait partie des pôles préférés de développement de l'habitat permanent sur la commune des Houches. L'ensemble des parcelles limitrophes aux secteurs étant construites, il s'agit d'une dent creuse dans une urbanisation en continuité.

Sa localisation préférentielle implique d'imposer une certaine densité. Le tissu urbain environnant présente par ailleurs une densité de logements avec notamment la présence d'habitat collectif au Nord-Ouest et au Sud-Est de la zone.

L'urbanisation future de ce secteur vise ainsi à s'inscrire en greffe dans le village existant. Par ailleurs, la surconsommation foncière des constructions individuelles isolées au milieu des parcelles, et les densités trop faibles sont à limiter. C'est pourquoi des constructions de type intermédiaire sont favorisées.

Principes obligatoires :

Dans cet objectif, les développements devront viser une forme cohérente et intégrée aux zones construites limitrophes.

Une compacité des formes urbaines devra être mise en œuvre avec une densité minimale de 35 logements à l'hectare. Cette densité intègre les espaces

collectifs et les voiries. Cette densification devra s'accompagner d'un habitat et d'un cadre de vie de qualité, notamment par l'aménagement d'espaces verts collectifs non dédiés à la voiture pouvant s'intégrer au centre du tènement.

Ainsi un habitat de type petit collectif et intermédiaire conservant des espaces extérieurs privatifs sera mis en œuvre dans le respect des volumes périphériques. Les espaces verts extérieurs collectifs devront être aménagés et être attractifs.

3 Les principes d'aménagement

3.1- Organisation globale du site (accès et desserte interne)

La configuration du site et son inscription dans le réseau viaire amènent à organiser le secteur de Saint Antoine le Bourgeat en deux sous-secteurs, chacun étant desservi par un accès indépendant.

On distinguera :

- Une zone à l'Ouest desservie depuis la route de Saint Antoine
- Une zone à l'Est desservie depuis l'Avenue des Alpages

Deux accès viendront ainsi alimenter l'ensemble du secteur. Les voiries internes ne seront pas traversantes mais bien en impasse et n'auront vocation qu'à desservir les nouvelles habitations dans un souci de préservation de la qualité du cadre de vie.

En revanche, une liaison douce traversant le tènement de part en part sera organisée afin d'assurer la perméabilité piétonne du secteur.

3.2- Implantation des constructions

L'implantation du bâti doit permettre une lecture claire du site laissant apparaître des transparences visuelles sur le contexte environnant et le grand paysage.

Les bâtiments seront conçus de manière à :

- minimiser les vis-à-vis, en ménageant des espaces d'intimité par des décalages et des décrochés dans les volumes.
- conserver des espaces tampons paysagers avec les habitations individuelles environnantes.

Les bâtiments seront de gabarits comparables au tissu résidentiel observable au Sud-Est du secteur.

3.3- Les hauteurs des constructions

Afin de favoriser la greffe des nouveaux développements immobiliers du secteur de Saint Antoine le Bourgeat avec le tissu urbain environnant, le bâtiment doit s'inscrire dans un gabarit d'une hauteur de 10 m (R+2+c), définie par un vélum parallèle au terrain naturel ou au terrain excavé s'il est visible, et mesurée en tout point du bâtiment.

Dans tous les cas, le plan de composition urbaine de chaque aménagement devra éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions. Il s'agit d'éviter tout effet défavorable à l'utilisation de l'éclairage naturel et de l'énergie solaire.

3.4- Confort thermique des constructions (recommandations)

L'implantation des constructions devra favoriser l'emploi des énergies renouvelables (solaire notamment), ainsi qu'un éclairage naturel optimal.

3.5- Le stationnement

Le stationnement des véhicules et des deux-roues, correspondant aux besoins des occupations ou utilisations du sol, doit être assuré en dehors des emprises publiques et des voies publiques ou de desserte collective.

Les places de stationnement peuvent être situées à l'intérieur ou à l'extérieur des constructions principales.

Les groupes de garages individuels ou aires de stationnement doivent être disposés dans les parcelles de façon à ménager une cour d'évolution à l'intérieur desdites parcelles et ne présenter qu'un seul accès sur la voie publique

Les stationnements seront mutualisés tant que possible entre les différents bâtiments/constructions du projet. Ils feront l'objet d'un traitement paysager (plantations, ...).

3.6- Les liaisons douces

Une liaison piétonne traversera de part en part l'ensemble du secteur de Saint Antoine le Bourgeat, reliant ainsi l'Avenue des Alpes au nord de la zone avec la route de Saint Antoine.

3.7- Gestion des eaux pluviales

L'opération devra être neutre au regard du ruissellement pluvial par rapport à la situation avant aménagement. Aussi une compensation de l'imperméabilisation liée à l'urbanisation nouvelle, devra être mise en œuvre par :

- Une gestion des eaux pluviales à l'échelle du site par l'aménagement de noues, de fossés, de bassins de rétention paysagers et de puits d'infiltration selon l'étude pluviale. Les surfaces des espaces des cheminements, des trottoirs, des stationnements ainsi que les voies secondaires seront revêtues de matériaux drainants autant que possible (stabilisé, gravillons, ...).
- Un aménagement des espaces collectifs (espaces verts, stationnements, voiries etc.) conçu de façon à stocker temporairement les eaux.
- Une gestion à l'échelle de la parcelle selon les prescriptions du schéma de gestion des eaux pluviales.

En tout état de cause, l'infiltration in situ sera privilégiée.

3.8- Les espaces collectifs

Bien qu'intégré au cœur d'un tissu urbain dense (à l'échelle de la commune), l'opération devra intégrer un espace public aménagé (parc, espaces verts,...). Cet espace devra obligatoirement bénéficier d'un aménagement paysager de qualité.

Ces espaces collectifs paysagers pourront ainsi participer à maintenir une perméabilité entre les deux sous-secteurs de l'opération, à l'est et à l'ouest.

3.9- Insertion et traitements paysagers

Les espaces de stationnement intégreront un principe de plantation permettant de garantir des espaces commun de bonne qualité et intégrés au milieu environnant par la mise en œuvre d'une trame paysagère.

Un soin particulier devra être apporté aux clôtures. Elles ne sont pas obligatoires. Toutefois, si une haie est implantée, elle ne doit pas être continue sur la totalité de la périphérie du tènement. Ces éléments végétaux devront simplement participer à la gestion des vis-à-vis.

De manière générale, les végétaux doivent s'organiser au sein de la parcelle en évitant les effets de masse et les alignements de haies. Leur implantation viendra rythmer les aménagements en s'intercalant entre les constructions.

Il est précisé que le cas échéant, les haies seront constituées d'essences variées (au minimum 3 espèces distinctes). Les haies monospécifiques sont proscrites. Les espèces de type thuya, cupressocyparis, chamaecyparis et laurier palmes sont interdites. En effet ces espèces constituent des effets de masques (murs végétaux) dévalorisants et sont une charge lourde d'entretien.

Pour l'aménagement des espaces verts collectifs le choix d'espèces sera porté vers des espèces rustiques nécessitant peu d'arrosage : par exemple une prairie fleurie et/ou de végétaux couvre sols. Des arbustes seront plantés en bosquets.

Les bassins de rétention des eaux pluviales, les noues et les fossés seront végétalisés et intégrés dans un aménagement paysager.

3.10- Dimensionnement et traitement des voiries internes

Les voies internes seront des voies partagées conciliant espace de circulation et espace de vie.

Elles devront éviter les surlargeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols. Ainsi les espaces le long des voies seront aménagés des bandes vertes enherbées pouvant intégrer des noues, fossés, et cheminements piétons et cycles.

4 Conditions d'ouverture à l'urbanisation

La parcelle la plus au nord de l'opération pourra être urbanisée de manière indépendante (zonage U).

L'ensemble des autres parcelles fera l'objet d'un projet d'aménagement d'ensemble (zonage 1AU).

5. Le projet d'aménagement de Saint Antoine Le Bourgeat



Cette illustration est un exemple de projet qui pourra être proposé – Réalisation : Epoque 2016

6 – Bellevue

1 Caractéristiques du site

Surface	0,5 ha
Destination	Tourisme + Parking
Priorité	●●●●○

Au départ du Téléphérique de Bellevue et du télésiège de la Coupe du Monde, le secteur de l'OAP est stratégique pour le développement d'activités à caractère touristique.

La réflexion engagée dans le cadre du PLU remet aujourd'hui en question la fonction du secteur de Bellevue, utilisé précédemment en tant qu'espace de stationnement.



2 Les objectifs de l'aménagement

L'objectif de l'OAP est la valorisation touristique du secteur de Bellevue par la réalisation d'une opération d'hébergement touristique, en conservant toutefois une fonction de parking.

La densité des hébergements touristiques à l'hectare devra être en adéquation avec la localisation stratégique du secteur, au cœur de la centralité touristique des Trabets (identifiée comme telle dans le PADD) et proposant du « ski aux pieds ».

Ainsi, le programme de l'opération se traduira par la construction d'environ 250 à 300 lits sur la zone, associée à la création d'environ 100 places de stationnement à usage public et de logements à destination des saisonniers dont le nombre sera défini en fonction de l'opération proposée lors de la signature de la convention d'aménagement touristique.

Afin de conserver une attractivité touristique tout en préservant la qualité de vie des habitants permanents de la commune des Houches, le développement devra associer : continuité urbaine, intégration paysagère et principes environnementaux vertueux.

Principes obligatoires :

Dans cet objectif, les développements devront viser une forme cohérente et intégrée intégrée à la fois aux zones construites limitrophes et à l'espace de stationnement conservé au Nord-Est du tènement. Ainsi un habitat de type collectif contrôlant les vis-à-vis et conservant des espaces extérieurs privatifs seront mis en œuvre sur une majorité de l'espace de la zone AU. Les espaces verts extérieurs collectifs devront aussi être aménagés et être attractifs.

Une compacité des formes urbaines devra être mise en œuvre, en proposant ces nouveaux lits sur le secteur de l'OAP. Cette densification devra s'accompagner d'un habitat et d'un cadre de vie de qualité, notamment par l'aménagement d'espaces collectifs verts non dédiés à la voiture pouvant s'intégrer sur la partie Est du tènement.

Par ailleurs, la réalisation l'opération d'hébergement ne devra pas affecter la fonction première de la zone, qui est d'être une porte d'entrée majeure sur le domaine skiable. Pour cela, elle devra conserver un retour skieur confortable et sécurisé à la station. De la même façon, un accès aisé aux gares de départ des remontées mécaniques devra être maintenu pour les skieurs en hiver mais aussi pour les usagers des remontées en été. De manière générale, la réversibilité du site hiver/été devra être considérée, en accord avec la troisième orientation du PADD.

Les escaliers d'accès depuis l'espace de stationnement vers la gare de départ du Télésiège de la Coupe du Monde devront notamment être maintenus.

3 Les principes d'aménagement

3.1- Organisation globale du site (accès et desserte interne)

Le site est décomposé en deux zones constructibles :

- Zone Ouest : consacrée à la construction des hébergements touristiques, aux espaces collectifs et à l'accès « ski au pied », la zone sera desservie par un accès unique à l'Est depuis le parking du téléphérique de Bellevue.
- Zone Est : consacrée au stationnement et à la voirie d'accès.

3.2- Implantation des constructions

L'implantation du bâti doit permettre une lecture claire du site laissant apparaître des transparences visuelles sur le contexte environnant et le grand paysage.

Les bâtiments seront implantés de manière à offrir des vues à l'Est sur le massif du Mont-Blanc.

Les bâtiments seront implantés de manière à préserver un retour skieur confortable et sécurisé à la station (à l'Ouest du tènement).

Les bâtiments seront conçus de manière à minimiser les vis-à-vis, en ménageant des espaces d'intimité par des décalages et des décrochés dans les volumes.

Le recul des constructions par rapport aux activités hivernales est fixé à :

- 5,00 m de l'emprise des pistes de ski alpin, sauf impossibilité technique,
- 2,50 m des équipements de pistes (canons à neige, axe des canalisations d'alimentation des canons...)

3.3- Les hauteurs des constructions

Le bâtiment doit s'inscrire dans un gabarit d'une hauteur de 15 m (selon les règles de la zone 1AUt), définie par un vélum parallèle au terrain naturel ou au terrain excavé s'il est visible, et mesurée en tout point du bâtiment.

Dans tous les cas, le plan de composition urbaine de chaque aménagement devra éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions. Il s'agit d'éviter tout effet défavorable à l'utilisation de l'éclairage naturel et de l'énergie solaire.

3.4- Confort thermique des constructions (recommandations)

L'implantation des constructions devra favoriser l'emploi des énergies renouvelables (solaire notamment), ainsi qu'un éclairage naturel optimal.

3.5- Le stationnement

Le stationnement induit par la réalisation de l'opération devra comporter un minimum de 1,4 places par logement dont les 2/3 seront souterrains ou intégrés au bâtiment.

Les stationnements de surface seront concentrés dans la zone Est du tènement, entre le parking du téléphérique de Bellevue et l'espace boisé situé en amont du secteur, afin de limiter l'impact paysager depuis l'espace urbanisé et le domaine skiable.

Par ailleurs, les stationnements collectifs seront traités de manière à être intégrés dans le paysage.

3.6- Les liaisons douces

L'aménagement conservera un escalier d'accès liaison piétonne reliant la place de la Fruitière au télésiège de la coupe du monde.

3.7- Gestion des eaux pluviales

L'opération devra être neutre au regard du ruissellement pluvial par rapport à la situation avant aménagement. Aussi une compensation de l'imperméabilisation liée à l'urbanisation nouvelle, devra être mise en œuvre par :

- Une gestion des eaux pluviales à l'échelle du site par l'aménagement de noues, de fossés, de bassins de rétention paysagers et de puits d'infiltration selon l'étude pluviale. Les surfaces des espaces des cheminements, des trottoirs, des stationnements ainsi que les voies secondaires seront revêtues de matériaux drainants autant que possible (stabilisé, gravillons, ...).

- Un aménagement des espaces collectifs (espaces verts, stationnements, voiries etc.) conçu de façon à stocker temporairement les eaux.
- Une gestion à l'échelle de la parcelle selon les prescriptions du schéma de gestion des eaux pluviales.

En tout état de cause, l'infiltration in situ sera privilégiée.

3.8- Insertion et traitements paysagers

Tous les espaces non construits, ainsi que les superficies non affectées au parking et à la voirie d'accès doivent être traités en espaces verts aménagés ou naturels ou en espaces de convivialité.

L'organisation de ces espaces doit être réalisée de façon cohérente pour l'ensemble de ce secteur, afin de mettre les cheminements piétons ou ski en relation directe entre eux.

Ils doivent être accessibles en permanence aux publics et les clôtures sont interdites.

Dans les espaces collectifs, les plantes nécessitant peu d'entretien notamment en matière d'arrosage (en période estivale) seront privilégiées : plantes vivaces ou ligneuses. De la même manière les « espaces de contact » ou lisière avec les ensembles boisés seront traités de manière qualitative et sans clôture.

3.9- Dimensionnement et traitement des voiries internes

Les voies internes seront des voies partagées conciliant espace de circulation et espace de vie.

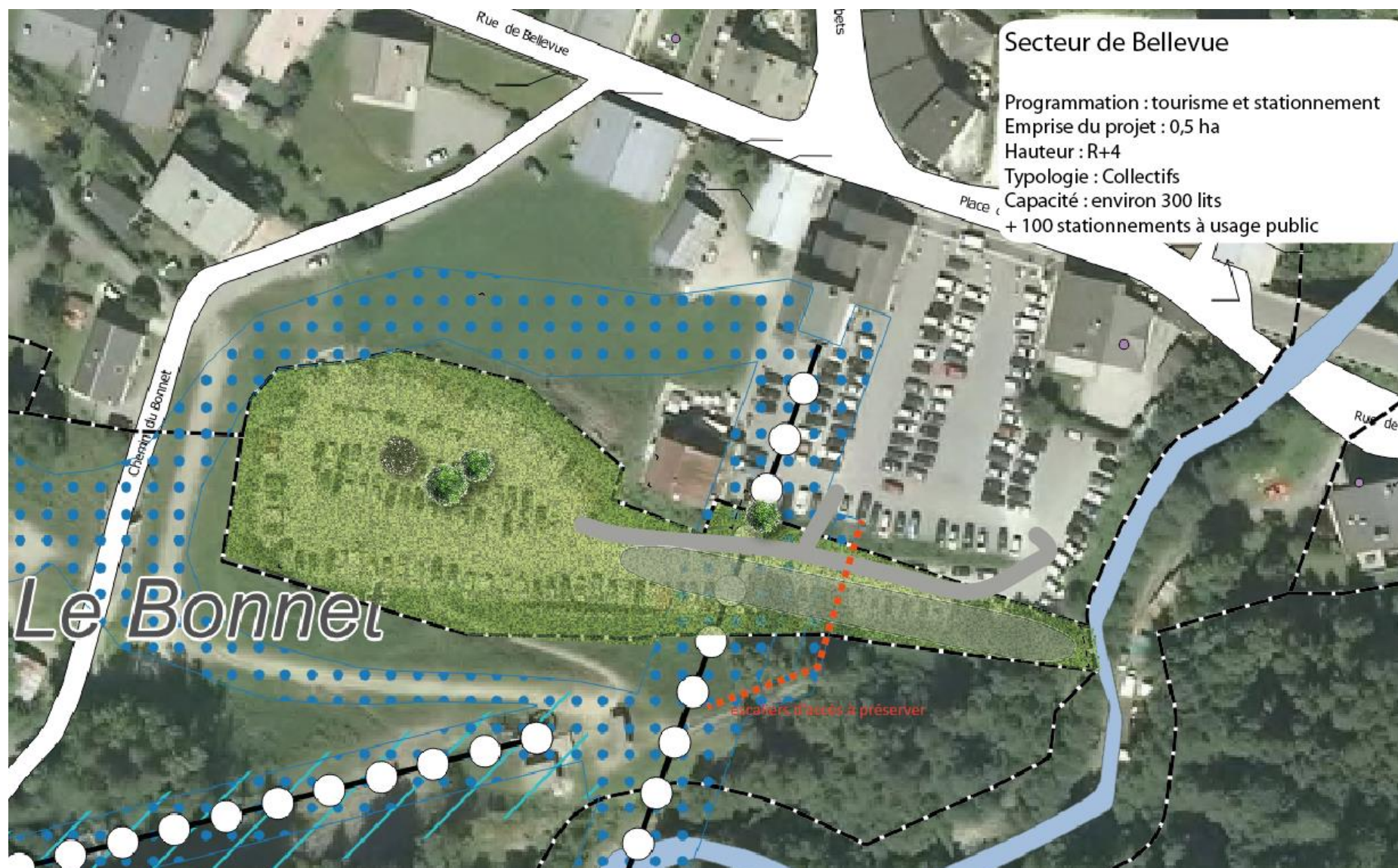
Elles devront éviter les surlargeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols.

Les bandes vertes enherbées intégreront des noues, fossés, et cheminements piétons et cycles.

4 Conditions d'ouverture à l'urbanisation

Opération d'aménagement d'ensemble (zonage 1AUt)

5. Le projet d'aménagement de Bellevue



Cette illustration est un exemple de projet qui pourra être proposé – Réalisation : Epode 2016

7 – Devant la Griaz

1 Caractéristiques du site

Surface	0,7 ha
Destination	Habitat
Priorité	●●●●○

Au cœur d'un espace urbanisé dédié majoritairement à de l'habitat individuel et intermédiaire, le secteur d'OAP de Devant la Griaz constitue une dent creuse d'environ 0,7 ha dans le tissu urbain.



2 Les objectifs de l'aménagement

Comme précisé dans le PADD, le secteur de Devant la Griaz se trouve à l'intérieur du périmètre des pôles préférentiels de développement de l'habitat permanent, caractérisés par une proximité avec les arrêts de transport en commun et les équipements.

Ainsi, l'urbanisation future du secteur vise l'organisation qualitative d'un habitat de type intermédiaire, jumelé ou individuel à destination principale des habitants permanents, et notamment des jeunes souhaitant s'installer sur la commune. Le programme prévoit la création d'environ 20 logements sur l'ensemble du tènement.

Le développement devra associer : continuité urbaine, intégration paysagère et principes environnementaux vertueux.

La surconsommation foncière des constructions individuelles isolées au milieu des parcelles, et les densités trop faibles sont à limiter.

Principes obligatoires :

L'urbanisation du tènement, propriété communale, s'inscrit dans la seconde orientation du PADD qui est de favoriser la mixité sociale et les logements permanents.

Dans cet objectif, les développements devront viser une forme cohérente et intégrée aux zones construites limitrophes.

Une compacité des formes urbaines devra être mise en œuvre avec une densité minimale de 25 logements à l'hectare.

Ainsi un habitat de type individuel, jumelé et intermédiaire contrôlant les vis-à-vis, réduisant les parties communes et conservant des espaces extérieurs privatifs sera mis en œuvre sur une majorité de l'espace de la zone AU. Les espaces verts extérieurs collectifs devront aussi être aménagés et être attractifs.

Afin de répondre aux objectifs de mixité sociale de la commune, l'aménagement devra proposer 100% des logements en accession sociale.

3 Les principes d'aménagement

3.1- Organisation globale du site (accès et desserte interne)

La desserte de l'ensemble de l'opération repose sur la création d'une voie interne depuis la route de Saint Antoine.

Dans un souci de préservation du cadre de vie cette voirie aura uniquement vocation à desservir les habitations, en impasse, elle ne sera pas traversante.

3.2- Implantation des constructions

L'implantation du bâti doit permettre une lecture claire du site laissant apparaître des transparences visuelles sur le contexte environnant et le grand paysage.

Les bâtiments seront de gabarits adaptés au tissu résidentiel existant.

Les bâtiments seront conçus de manière à minimiser les vis-à-vis, en ménageant des espaces d'intimité par des décalages et des décrochés dans les volumes.

3.3- Les hauteurs des constructions

Le bâtiment doit s'inscrire dans un gabarit d'une hauteur de 10 m (R+2+c), définie par un vélum parallèle au terrain naturel ou au terrain excavé s'il est visible, et mesurée en tout point du bâtiment.

Dans tous les cas, le plan de composition urbaine de chaque aménagement devra éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions. Il s'agit d'éviter tout effet défavorable à l'utilisation de l'éclairage naturel et de l'énergie solaire.

3.4- Confort thermique des constructions (recommandations)

L'implantation des constructions devra favoriser l'emploi des énergies renouvelables (solaire notamment), ainsi qu'un éclairage naturel optimal.

3.5- Le stationnement

Le stationnement des véhicules et des deux-roues, correspondant aux besoins des occupations ou utilisations du sol, doit être assuré en dehors des emprises publiques et des voies publiques ou de desserte collective.

Les places de stationnement peuvent être situées à l'intérieur ou à l'extérieur des constructions principales.

Les groupes de garages individuels ou aires de stationnement doivent être disposés dans les parcelles de façon à ménager une cour d'évolution à l'intérieur desdites parcelles et ne présenter qu'un seul accès sur la voie publique

Les stationnements seront mutualisés tant que possible entre les différents bâtiments/constructions du projet. Ils feront l'objet d'un traitement paysager (plantations, ...).

3.6- Les liaisons douces

La création d'une liaison douce traversant l'ensemble du tènement sera intégrée à l'opération d'aménagement d'ensemble. Elle sera accessible depuis le chemin de Saint Antoine.

3.7- Gestion des eaux pluviales

L'opération devra être neutre au regard du ruissellement pluvial par rapport à la situation avant aménagement. Aussi une compensation de l'imperméabilisation liée à l'urbanisation nouvelle, devra être mise en œuvre par :

- Une gestion des eaux pluviales à l'échelle du site par l'aménagement de noues, de fossés, de bassins de rétention paysagers et de puits d'infiltration selon l'étude pluviale. Les surfaces des espaces des cheminements, des trottoirs, des stationnements ainsi que les voies secondaires seront revêtues de matériaux drainants autant que possible (stabilisé, gravillons, ...).
- Un aménagement des espaces collectifs (espaces verts, stationnements, voiries etc.) conçu de façon à stocker temporairement les eaux.
- Une gestion à l'échelle de la parcelle selon les prescriptions du schéma de gestion des eaux pluviales.

En tout état de cause, l'infiltration in situ sera privilégiée.

3.8- Les espaces collectifs

L'opération devra intégrer des espaces collectifs de proximité (allée plantée, espace vert arboré, aires de jeu, lieu de détente et de convivialité). Ces espaces devront obligatoirement bénéficier d'un aménagement paysager de qualité. Ils ne recevront ni stationnement, ni circulation automobile.

3.9- Insertion et traitements paysagers

Les espaces de stationnement intégreront un principe de plantation permettant de garantir des espaces commun de bonne qualité et intégrés au milieu environnant par la mise en œuvre d'une trame paysagère.

Un soin particulier devra être apporté aux clôtures. Elles ne sont pas obligatoires. Toutefois, si une haie est implantée, elle ne doit pas être continue sur la totalité de la périphérie du tènement. Ces éléments végétaux devront simplement participer à la gestion des vis-à-vis.

De manière générale, les végétaux doivent s'organiser au sein de la parcelle en évitant les effets de masse et les alignements de haies. Leur implantation viendra rythmer les aménagements en s'intercalant entre les constructions.

Il est précisé que le cas échéant, les haies seront constituées d'essences variées (au minimum 3 espèces distinctes). Les haies monospécifiques sont proscrites. Les espèces de type thuya, cupressocyparis, chamaecyparis et laurier palmes sont interdites. En effet ces espèces constituent des effets de masques (murs végétaux) dévalorisants et sont une charge lourde d'entretien.

Pour l'aménagement des espaces verts collectifs le choix d'espèces sera porté vers des espèces rustiques nécessitant peu d'arrosage : par exemple une prairie fleurie et/ou de végétaux couvre sols. Des arbustes seront plantés en bosquets.

Les bassins de rétention des eaux pluviales, les noues et les fossés seront végétalisés et intégrés dans un aménagement paysager.

3.10- Dimensionnement et traitement des voiries internes

La voie interne sera une voie partagée conciliant espace de circulation et espace de vie.

Elles devront éviter les surlargeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols. Ainsi les espaces le long des voies seront plantés d'arbres en alignements, ou de bandes vertes enherbées pouvant intégrer des noues, fossés, et cheminements piétons et cycles.

4 Conditions d'ouverture à l'urbanisation

Projet d'aménagement d'ensemble réalisé au fur et à mesure de l'avancement des travaux d'équipement interne du secteur (classement en zone 1AU avec OAP).

5. Le projet d'aménagement de Devant la Griaz



Cette illustration est un exemple de projet qui pourra être proposé – Réalisation : Epode 2016

8 – Coutire

1 Caractéristiques du site

Surface	1,5 ha
Destination	Habitat
Priorité	●●●○○

Le secteur Coutire est localisé à proximité de la gare SNCF, pôle identifié dans le PADD comme une polarité communale (à dominante habitat et services) à renforcer.



Il s'agit d'un espace situé en deuxième ligne par rapport à l'urbanisation existante, bénéficiant d'accès directs au réseau viaire.

2 Les objectifs de l'aménagement

A proximité immédiate de la gare SNCF, le secteur Coutire est tout indiqué pour le développement d'habitations destinées à l'installation d'habitants permanents sur la commune.

Cette orientation d'aménagement est en accord avec le second principe du PADD qui est de favoriser le développement de l'habitat permanent dans les polarités desservies par les réseaux de transport en commun.

Ainsi, l'urbanisation future du secteur vise l'organisation qualitative d'un habitat de type intermédiaire, jumelé ou individuel à destination principale des habitants permanents, et notamment des jeunes souhaitant s'installer sur la commune. Au total, la construction de près de 20 logements est prévue sur l'ensemble du tènement.

Afin de préserver la cadre de vie des habitants proches, l'opération devra associer : continuité urbaine, intégration paysagère et principes environnementaux vertueux.

La surconsommation foncière des constructions individuelles isolées au milieu des parcelles, et les densités trop faibles sont à limiter.

Principes obligatoires :

L'urbanisation du tènement, d'une surface d'environ 1,5ha, s'inscrit dans la seconde orientation du PADD qui est de favoriser la mixité sociale et les logements permanents.

Dans cet objectif, les développements devront viser une forme cohérente et intégrée aux zones construites limitrophes.

Une compacité des formes urbaines devra être mise en œuvre avec une densité minimale de 15 logements à l'hectare.

Ainsi un habitat de type individuel, jumelé et intermédiaire contrôlant les vis-à-vis, réduisant les parties communes et conservant des espaces extérieurs privatifs sera mis en œuvre sur une majorité de l'espace de la zone AU. Les espaces verts extérieurs collectifs devront aussi être aménagés et être attractifs.

3 Les principes d'aménagement

3.1- Organisation globale du site (accès et desserte interne)

La desserte de l'ensemble de l'opération repose sur la création d'une voie interne depuis le chemin de La Chenalette. Celle-ci pourra être alimentée via les parcelles 4124 et/ou 392.

Le tracé de cette voie d'accès aux nouveaux logements veillera à préserver l'intimité des habitations existantes situées en bordure du chemin de la Chenalette.

3.2- Implantation des constructions

L'implantation du bâti doit permettre une lecture claire du site laissant apparaître des transparences visuelles sur le contexte environnant et le grand paysage.

Les bâtiments seront de gabarits adaptés au tissu résidentiel existant composé aujourd'hui essentiellement d'habitat individuel.

Les bâtiments seront conçus de manière à minimiser les vis-à-vis, en ménageant des espaces d'intimité par des décalages et des décrochés dans les volumes.

L'implantation des bâtiments veillera par ailleurs à limiter les vis-à-vis avec les habitations existantes.

3.3- Les hauteurs des constructions

Le bâtiment doit s'inscrire dans un gabarit d'une hauteur de 9 m, définie par un vélum parallèle au terrain naturel ou au terrain excavé s'il est visible, et mesurée en tout point du bâtiment.

Dans tous les cas, le plan de composition urbaine de chaque aménagement devra éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions. Il s'agit d'éviter tout effet défavorable à l'utilisation de l'éclairage naturel et de l'énergie solaire.

Il s'agit d'éviter tout effet défavorable à l'utilisation de l'éclairage naturel et de l'énergie solaire. Pour cela une gradation des hauteurs du bâti peut être envisagée.

3.4- Confort thermique des constructions (recommandations)

L'implantation des constructions devra favoriser l'emploi des énergies renouvelables (solaire notamment), ainsi qu'un éclairage naturel optimal.

3.5- Le stationnement

Le stationnement des véhicules et des deux-roues, correspondant aux besoins des occupations ou utilisations du sol, doit être assuré en dehors des emprises publiques et des voies publiques ou de desserte collective.

Les places de stationnement peuvent être situées à l'intérieur ou à l'extérieur des constructions principales.

Les groupes de garages individuels ou aires de stationnement doivent être disposés dans les parcelles de façon à ménager une cour d'évolution à l'intérieur desdites parcelles et ne présenter qu'un seul accès sur la voie publique

Les stationnements seront mutualisés tant que possible entre les différents bâtiments/constructions du projet. Ils feront l'objet d'un traitement paysager (plantations, ...).

3.6- Les liaisons douces

La création d'une liaison douce traversant l'ensemble du tènement sera intégrée à l'opération d'aménagement d'ensemble. Il sera possible d'y accéder depuis le chemin de la Chenalette.

Par la création de cette liaison douce, l'objectif est de créer un accès aussi direct que possible pour les piétons depuis la gare.

3.7- Gestion des eaux pluviales

L'opération devra être neutre au regard du ruissellement pluvial par rapport à la situation avant aménagement. Aussi une compensation de l'imperméabilisation liée à l'urbanisation nouvelle, devra être mise en œuvre par :

- Une gestion des eaux pluviales à l'échelle du site par l'aménagement de noues, de fossés, de bassins de rétention paysagers et de puits d'infiltration selon l'étude pluviale. Les surfaces des espaces des cheminements, des trottoirs, des stationnements ainsi que les voies secondaires seront revêtues de matériaux drainants autant que possible (stabilisé, gravillons, ...).
- Un aménagement des espaces collectifs (espaces verts, stationnements, voiries etc.) conçu de façon à stocker temporairement les eaux.
- Une gestion à l'échelle de la parcelle selon les prescriptions du schéma de gestion des eaux pluviales.

En tout état de cause, l'infiltration in situ sera privilégiée.

3.8- Les espaces collectifs

L'opération devra intégrer des espaces collectifs de proximité (allée plantée, espace vert arboré, aires de jeu, lieu de détente et de convivialité). Ces espaces devront obligatoirement bénéficier d'un aménagement paysager de qualité. Ils ne recevront ni stationnement, ni circulation automobile.

3.9- Insertion et traitements paysagers

Les traitements paysagers viseront à proposer un cadre de vie qualitatif aux nouveaux habitants du secteur Coutire, en prenant notamment en compte les nuisances potentielles induites par la proximité avec la RN205.

Les espaces de stationnement intégreront un principe de plantation permettant de garantir des espaces communs de bonne qualité et intégrés au milieu environnant par la mise en œuvre d'une trame paysagère.

Un soin particulier devra être apporté aux clôtures. Elles ne sont pas obligatoires. Toutefois, si une haie est implantée, elle ne doit pas être continue sur la totalité de la périphérie du tènement. Ces éléments végétaux devront simplement participer à la gestion des vis-à-vis.

De manière générale, les végétaux doivent s'organiser au sein de la parcelle en évitant les effets de masse et les alignements de haies. Leur implantation viendra rythmer les aménagements en s'intercalant entre les constructions.

Il est précisé que le cas échéant, les haies seront constituées d'essences variées (au minimum 3 espèces distinctes). Les haies monospécifiques sont proscrites. Les espèces de type thuya, cupressocyparis, chamaecyparis et laurier palmes sont interdites. En effet ces espèces constituent des effets de masques (murs végétaux) dévalorisants et sont une charge lourde d'entretien.

Pour l'aménagement des espaces verts collectifs le choix d'espèces sera porté vers des espèces rustiques nécessitant peu d'arrosage : par exemple une prairie fleurie et/ou de végétaux couvre sols. Des arbustes seront plantés en bosquets.

Les bassins de rétention des eaux pluviales, les noues et les fossés seront végétalisés et intégrés dans un aménagement paysager.

3.10- Dimensionnement et traitement des voiries internes

La voie interne sera une voie partagée conciliant espace de circulation et espace de vie.

Elle devra éviter les surlargeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols. Ainsi les espaces le long des voies seront aménagés de bandes vertes enherbées pouvant intégrer des noues, fossés, et cheminements piétons et cycles.

4 Conditions d'ouverture à l'urbanisation

Projet d'aménagement d'ensemble réalisé au fur et à mesure de l'avancement des travaux d'équipement interne du secteur (classement en zone 1AU avec OAP).

5. Le projet d'aménagement du secteur Coutire



Cette illustration est un exemple de projet qui pourra être proposé – Réalisation : Epode 2016

9 – Plaine Saint Jean

1 Caractéristiques du site

Surface	0,9 ha
Destination	Habitat
Priorité	●●○○○

Ce secteur d'OAP se trouve dans la Plaine St Jean, un espace identifié dans le PADD comme une polarité communale à renforcer. Il est localisé en bordure de la route départementale 13 et accessible directement depuis la Route de la Ferme.

Il constitue également une dent creuse dans un tissu résidentiel pouvant être qualifié de lâche, composé majoritairement d'habitations individuelles.



2 Les objectifs de l'aménagement

Le secteur de la Plaine St Jean étant une dent creuse accessible depuis la route départementale n°13 et localisé dans une polarité communale à conforter, il a été identifié comme préférentiel pour développer de l'habitat permanent.

Cette orientation d'aménagement est dans le sens du second principe du PADD qui est de favoriser la mixité sociale et l'habitat permanent sur la commune des Houches.

Le programme prévoit donc de développer un habitat de type intermédiaire ou jumelé, adapté à l'installation de jeunes ménages souhaitant s'installer à l'année sur la commune des Houches. Cette typologie a été définie dans un souci d'optimisation du foncier constructible car elle propose une certaine densité. Dans le cas du secteur de la Plaine Saint Jean, la construction d'environ 20 logements est prévue sur une surface totale d'environ 0,9 ha.

Afin de préserver la cadre de vie des habitants de la Plaine Saint Jean, l'opération devra associer : continuité urbaine, intégration paysagère et principes environnementaux vertueux.

L'urbanisation future de ce secteur vise ainsi à s'inscrire en greffe dans le village existant. Par ailleurs, la surconsommation foncière des constructions individuelles isolées au milieu des parcelles, et les densités trop faibles sont à limiter. C'est pourquoi des constructions de type intermédiaire et jumelé sont favorisées.

Principes obligatoires :

Dans cet objectif, les développements devront viser une forme cohérente et intégrée aux zones construites limitrophes.

Une compacité des formes urbaines devra être mise en œuvre avec une densité minimale de 22 logements à l'hectare.

Ainsi un habitat de type jumelé et intermédiaire contrôlant les vis-à-vis, réduisant les parties communes et conservant des espaces extérieurs privés sera mis en œuvre sur une majorité de l'espace de la zone AU. Les espaces verts extérieurs collectifs devront aussi être aménagés et être attractifs.

3 Les principes d'aménagement

3.1- Organisation globale du site (accès et desserte interne)

Au regard de la configuration du secteur de la Plaine Saint Jean, aisément accessible en deux points depuis la Route de la Ferme, le programme prévoit d'éviter les shuntés par la création d'une voirie connectant deux points d'entrée.

Aussi, dans un souci de fonctionnalité et de sécurité, il a été préféré de connecter le secteur via la route de la Ferme plutôt que via la route départementale 13, plus fréquentée.

Le secteur sera donc desservi par une voirie principale connectée au Nord-Est et au Sud-Est de la zone. Si nécessaire des ramifications seront envisagées pour alimenter l'ensemble des habitations du secteur d'OAP.

3.2- Implantation des constructions

L'implantation du bâti doit permettre une lecture claire du site laissant apparaître des transparences visuelles sur le contexte environnant et le grand paysage.

Les bâtiments seront de gabarits adaptés au tissu résidentiel existant composé aujourd'hui essentiellement d'habitat individuel.

Les bâtiments seront conçus de manière à minimiser les vis-à-vis, en ménageant des espaces d'intimité par des décalages et des décrochés dans les volumes.

L'implantation des bâtiments veillera par ailleurs à limiter les vis-à-vis avec les habitations existantes.

3.3- Les hauteurs des constructions

Le bâtiment doit s'inscrire dans un gabarit d'une hauteur de 9 m (R+1+c), définie par un vélum parallèle au terrain naturel ou au terrain excavé s'il est visible, et mesurée en tout point du bâtiment.

Dans tous les cas, le plan de composition urbaine de chaque aménagement devra éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre

les constructions. Il s'agit d'éviter tout effet défavorable à l'utilisation de l'éclairage naturel et de l'énergie solaire.

Il s'agit d'éviter tout effet défavorable à l'utilisation de l'éclairage naturel et de l'énergie solaire. Pour cela une gradation des hauteurs du bâti peut être envisagée.

3.4- Confort thermique des constructions (recommandations)

L'implantation des constructions devra favoriser l'emploi des énergies renouvelables (solaire notamment), ainsi qu'un éclairage naturel optimal.

3.5- Le stationnement

Le stationnement des véhicules et des deux-roues, correspondant aux besoins des occupations ou utilisations du sol, doit être assuré en dehors des emprises publiques et des voies publiques ou de desserte collective.

Les places de stationnement peuvent être situées à l'intérieur ou à l'extérieur des constructions principales.

Les groupes de garages individuels ou aires de stationnement doivent être disposés dans les parcelles de façon à ménager une cour d'évolution à l'intérieur desdites parcelles et ne présenter qu'un seul accès sur la voie publique

Les stationnements seront mutualisés tant que possible entre les différents bâtiments/constructions du projet. Ils feront l'objet d'un traitement paysager (plantations, ...).

3.6- Les liaisons douces

La création d'une liaison douce traversant l'ensemble du tènement sera intégrée à l'opération d'aménagement d'ensemble. Il sera possible d'y accéder depuis la route de la Ferme.

Une attention particulière sera portée à la sécurité dans le tracé des cheminements piétons, considérant le trafic routier observé sur la route départementale 13.

3.7- Gestion des eaux pluviales

L'opération devra être neutre au regard du ruissellement pluvial par rapport à la situation avant aménagement. Aussi une compensation de l'imperméabilisation liée à l'urbanisation nouvelle, devra être mise en œuvre par :

- Une gestion des eaux pluviales à l'échelle du site par l'aménagement de noues, de fossés, de bassins de rétention paysagers et de puits d'infiltration selon l'étude pluviale. Les surfaces des espaces des cheminements, des trottoirs, des stationnements ainsi que les voies secondaires seront revêtues de matériaux drainants autant que possible (stabilisé, gravillons, ...).
- Un aménagement des espaces collectifs (espaces verts, stationnements, voiries etc.) conçu de façon à stocker temporairement les eaux.
- Une gestion à l'échelle de la parcelle selon les prescriptions du schéma de gestion des eaux pluviales.

En tout état de cause, l'infiltration in situ sera privilégiée.

3.8- Les espaces collectifs

L'opération devra intégrer des espaces collectifs de proximité (allée plantée, espace vert arboré, aires de jeu, lieu de détente et de convivialité). Ces espaces devront obligatoirement bénéficier d'un aménagement paysager de qualité. Ils ne recevront ni stationnement, ni circulation automobile.

3.9- Insertion et traitements paysagers

Les traitements paysagers viseront à proposer un cadre de vie qualitatif aux nouveaux habitants de ce quartier de la Plaine Saint Jean par un traitement paysager considérant l'environnement bâti alentour ainsi que les potentielles nuisances apportées par la proximité immédiate avec la route départementale 13.

Les espaces de stationnement intégreront un principe de plantation permettant de garantir des espaces communs de bonne qualité et intégrés au milieu environnant par la mise en œuvre d'une trame paysagère.

Un soin particulier devra être apporté aux clôtures. Elles ne sont pas obligatoires. Toutefois, si une haie est implantée, elle ne doit pas être continue

sur la totalité de la périphérie du tènement. Ces éléments végétaux devront simplement participer à la gestion des vis-à-vis.

De manière générale, les végétaux doivent s'organiser au sein de la parcelle en évitant les effets de masse et les alignements de haies. Leur implantation viendra rythmer les aménagements en s'intercalant entre les constructions.

Il est précisé que le cas échéant, les haies seront constituées d'essences variées (au minimum 3 espèces distinctes). Les haies monospécifiques sont proscrites. Les espèces de type thuya, cupressocyparis, chamaecyparis et laurier palmes sont interdites. En effet ces espèces constituent des effets de masques (murs végétaux) dévalorisants et sont une charge lourde d'entretien.

Pour l'aménagement des espaces verts collectifs le choix d'espèces sera porté vers des espèces rustiques nécessitant peu d'arrosage : par exemple une prairie fleurie et/ou de végétaux couvre sols. Des arbustes seront plantés en bosquets.

Les bassins de rétention des eaux pluviales, les noues et les fossés seront végétalisés et intégrés dans un aménagement paysager.

3.10- Dimensionnement et traitement des voiries internes

La voie interne sera une voie partagée conciliant espace de circulation et espace de vie.

Elle devra éviter les surlargeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols. Ainsi les espaces le long des voies seront aménagés bandes vertes enherbées pouvant intégrer des noues, fossés, et cheminements piétons et cycles.

4 Conditions d'ouverture à l'urbanisation

Projet d'aménagement d'ensemble réalisé au fur et à mesure de l'avancement des travaux d'équipement interne du secteur (classement en zone 1AU avec OAP).

5. Le projet d'aménagement de la Plaine Saint Jean



Cette illustration est un exemple de projet qui pourra être proposé – Réalisation : Epode 2016

10 – Carrier

1 Caractéristiques du site

Surface	0,7 ha
Destination	Habitat
Priorité	●●●○○

Le secteur Carrier se trouve dans le quartier de la Griez, encadré par des ramifications de la route de la Griez, au Sud par le Chemin des Edelweiss et au Nord par le Chemin des Rassettes. Il s'agit d'une dent creuse dans un tissu urbain lâche, caractérisé par une majorité de maisons individuelles construites en cœur de parcelle.



2 Les objectifs de l'aménagement

Comme précisé dans le PADD, le secteur de Carrier fait partie des pôles préférentiels de développement de l'habitat sur la commune des Houches car situé à proximité des équipements, des services et des arrêts de transport en commun. L'ensemble des parcelles limitrophes aux secteurs sont construites, à l'exception de la façade boisée Sud-Ouest qui sépare le secteur de la piste de ski.

L'urbanisation future de ce secteur vise ainsi à s'inscrire en greffe dans le village existant. Par ailleurs, la surconsommation foncière des constructions individuelles isolées au milieu des parcelles, et les densités trop faibles sont à limiter. C'est pourquoi des constructions de type intermédiaire ou jumelées sont favorisées, tout en laissant néanmoins la possibilité de développement d'un habitat de type individuel.

Principes obligatoires :

Dans cet objectif, les développements devront viser une forme cohérente et intégrée aux zones construites limitrophes.

Une certaine compacité des formes urbaines devra être mise en œuvre avec une densité minimale de 20 logements à l'hectare. Cette densité intègre les espaces collectifs et les voiries. Cette densification devra s'accompagner d'un habitat et d'un cadre de vie de qualité, notamment par l'aménagement d'espaces collectifs verts non dédiés à la voiture pouvant s'intégrer au centre du tènement.

Le programme se composera d'un habitat intermédiaire, jumelé ou individuel associé à des espaces verts communs aménagés et attractifs.

3 Les principes d'aménagement

3.1- Organisation globale du site (accès et desserte interne)

La configuration du site et son inscription dans le réseau viaire amènent à desservir l'ensemble du secteur par une voirie unique depuis le Chemin des Edelweiss. Des ramifications pourront être réalisées depuis cette voirie pour alimenter l'ensemble des logements, en concordance avec le projet final.

Par ailleurs, des liaisons douces internes au tènement assureront la perméabilité piétonne du secteur, notamment vers la piste de ski à l'Ouest de la zone.

3.2- Implantation des constructions

L'implantation du bâti doit permettre une lecture claire du site laissant apparaître des transparences visuelles sur le contexte environnant et le grand paysage.

Les bâtiments seront conçus de manière à minimiser les vis-à-vis, en ménageant des espaces d'intimité par des décalages et des décrochés dans les volumes.

Les bâtiments seront de gabarits comparables au tissu résidentiel observable au Sud-Est du secteur.

Les bâtiments seront implantés de manière à conserver des espaces tampons paysagers avec les habitations individuelles environnantes.

3.3- Les hauteurs des constructions

Afin de favoriser la greffe des nouveaux développements immobiliers du secteur de Carrier avec le tissu urbain environnant, Le bâtiment doit s'inscrire dans un gabarit d'une hauteur de 9 m (R+1+c), définie par un vélum parallèle au terrain naturel ou au terrain excavé s'il est visible, et mesurée en tout point du bâtiment.

Dans tous les cas, le plan de composition urbaine de chaque aménagement devra éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions. Il s'agit d'éviter tout effet défavorable à l'utilisation de l'éclairage naturel et de l'énergie solaire. Pour cela une gradation des hauteurs du bâti peut être envisagée.

3.4- Confort thermique des constructions (recommandations)

L'implantation des constructions devra favoriser l'emploi des énergies renouvelables (solaire notamment), ainsi qu'un éclairage naturel optimal.

3.5- Le stationnement

Le stationnement des véhicules et des deux-roues, correspondant aux besoins des occupations ou utilisations du sol, doit être assuré en dehors des emprises publiques et des voies publiques ou de desserte collective.

Les places de stationnement peuvent être situées à l'intérieur ou à l'extérieur des constructions principales.

Les groupes de garages individuels ou aires de stationnement doivent être disposés dans les parcelles de façon à ménager une cour d'évolution à l'intérieur desdites parcelles et ne présenter qu'un seul accès sur la voie publique

Les stationnements seront mutualisés tant que possible entre les différents bâtiments/constructions du projet. Ils feront l'objet d'un traitement paysager (plantations, ...).

3.6- Les liaisons douces

Une liaison piétonne traversera de part en part l'ensemble du secteur de Carrier, reliant ainsi le Chemin de l'Edelweiss à la piste de ski, en direction du téléski du Petit Tourchet.

3.7- Gestion des eaux pluviales

L'opération devra être neutre au regard du ruissellement pluvial par rapport à la situation avant aménagement. Aussi une compensation de l'imperméabilisation liée à l'urbanisation nouvelle, devra être mise en œuvre par :

- Une gestion des eaux pluviales à l'échelle du site par l'aménagement de noues, de fossés, de bassins de rétention paysagers et de puits d'infiltration selon l'étude pluviale. Les surfaces des espaces des cheminements, des trottoirs, des stationnements ainsi que les voies secondaires seront revêtues de matériaux drainants autant que possible (stabilisé, gravillons, ...).
- Un aménagement des espaces collectifs (espaces verts, stationnements, voiries etc.) conçu de façon à stocker temporairement les eaux.
- Une gestion à l'échelle de la parcelle selon les prescriptions du schéma de gestion des eaux pluviales.

En tout état de cause, l'infiltration in situ sera privilégiée.

3.8- Les espaces collectifs

L'opération devra intégrer des espaces collectifs de proximité (allée plantée, espace vert arboré, aires de jeu, lieu de détente et de convivialité). Ces espaces devront obligatoirement bénéficier d'un aménagement paysager, et ne pas constituer des délaissés. Ils ne recevront ni stationnement, ni circulation automobile.

Ils pourront participer à maintenir une perméabilité piétonne dans le secteur d'Est en Ouest.

3.9- Insertion et traitements paysagers

Les espaces de stationnement intégreront un principe de plantation permettant de garantir des espaces commun de bonne qualité et intégrés au milieu environnant par la mise en œuvre d'une trame paysagère.

Un soin particulier devra être apporté aux clôtures. Elles ne sont pas obligatoires. Toutefois, si une haie est implantée, elle ne doit pas être continue sur la totalité de la périphérie du tènement. Ces éléments végétaux devront simplement participer à la gestion des vis-à-vis.

De manière générale, les végétaux doivent s'organiser au sein de la parcelle en évitant les effets de masse et les alignements de haies. Leur implantation viendra rythmer les aménagements en s'intercalant entre les constructions.

Il est précisé que le cas échéant, les haies seront constituées d'essences variées (au minimum 3 espèces distinctes). Les haies monospécifiques sont proscrites. Les espèces de type thuya, cupressocyparis, chamaecyparis et laurier palmes sont interdites. En effet ces espèces constituent des effets de masques (murs végétaux) dévalorisants et sont une charge lourde d'entretien.

3.10- Dimensionnement et traitement des voiries internes

Les voies internes seront des voies partagées conciliant espace de circulation et espace de vie.

Elles devront éviter les surlargeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols. Ainsi les espaces le long

des voies seront aménagés de bandes vertes enherbées pouvant intégrer des noues, fossés, et cheminements piétons et cycles.

4 Conditions d'ouverture à l'urbanisation

Projet d'aménagement d'ensemble (classement en zone 1AU avec OAP).

5. Le projet d'aménagement de Carrier



Cette illustration est un exemple de projet qui pourra être proposé – Réalisation : Epode 2016

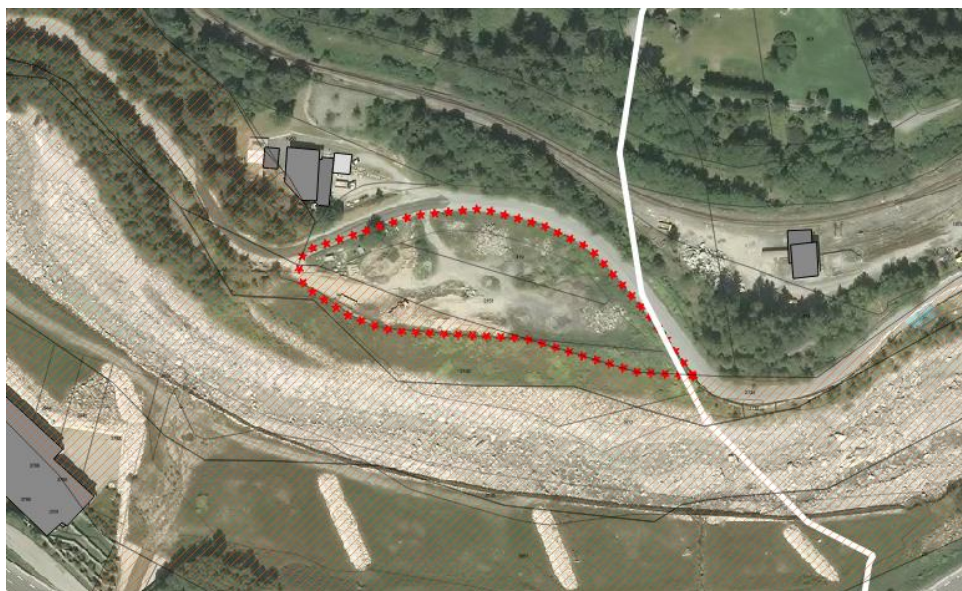
11 – Sous les Crêts

1 Caractéristiques du site

Surface	0,6 ha
Destination	Activités économiques et artisanales, petite industrie
Priorité	●●●○○

D'une superficie de 0,6 ha, le secteur de Sous les Crêts est situé en bordure de l'Arve, en rive droite.

Aujourd'hui utilisé pour le stockage de matériaux, il est encadré à l'Est par la gare SNCF et à l'Ouest par une entreprise de maçonnerie. Il se trouve également à proximité d'une station d'épuration des eaux usées (STEP), située sur la rive opposée de l'Arve.



2 Les objectifs de l'aménagement

L'aménagement du secteur de Sous les Crêts a vocation à répondre à un enjeu économique identifié dans le cadre du PADD qui est d'assurer la pérennité des activités commerciales et artisanales existantes, et de permettre l'installation de futurs artisans ou commerçants sur le territoire communal

Ces objectifs sont aujourd'hui compromis par un manque de foncier disponible dédié aux activités artisanales.

Une réflexion a donc été engagée pour déterminer quel serait le site le plus favorable pour accueillir des activités artisanales, en tenant compte des enjeux suivants : impact sur le cadre de vie, connexion avec les axes de communication dont la route nationale 205, impact environnemental et topographie.

D'une superficie de près de 0,6ha et à proximité immédiate de la gare et de la bretelle d'accès à la route nationale 205, le secteur de Sous les Crêts a été identifié comme préférentiel.

L'objectif de cette OAP est ainsi de proposer de nouveaux lieux d'implantation aux entreprises de deux types :

- 1) Activités artisanales (production et point de vente associé)
- 2) Petite industrie

Principes obligatoires :

Le programme (nombre de bâtiments, surface des espaces de stockage, accès) sera à adapter aux besoins des entreprises et proposera un aménagement paysager et architectural de qualité.

Les surfaces attribuées devront être optimisées voire mutualisées afin d'éviter la surconsommation foncière.

Les espaces proposés devront être aussi modulables que possible afin de pouvoir s'adapter aux futurs changements d'affectation. Ce principe a pour objectif d'assurer la pérennité de la micro-zone d'activités.

Le porteur de projet devra respecter le PPR et prendre l'attache du gestionnaire de la canalisation de gaz (celle-ci pouvant impacter la zone).

3 Les principes d'aménagement

3.1- Organisation globale du site (accès et desserte interne)

Les espaces artisanaux de la zone d'activités bénéficieront d'un accès depuis la route Sous les Crêts, selon une organisation en « peigne ».

Deux scénarii sont envisagés pour la desserte de la micro-zone d'activité :

Scénario 1 : La route Sous les Crêts reste à son emplacement actuel

Scénario 2 : Le route Sous les Crêts est déplacée vers le sud, à l'aval de la zone (projet en cours de réflexion).

Le second scénario présente l'avantage de réduire le linéaire de voirie et donc de libérer davantage de foncier. Dans les deux cas, la traversée de la zone par la route Sous les Crêts permettra de desservir l'ensemble des entreprises par une voirie unique.

3.2- Implantation des constructions

L'implantation du bâti doit permettre une lecture claire du site et la visibilité de l'ensemble des entreprises.

Les bâtiments seront implantés de manière à assurer la fonctionnalité de la zone en tenant compte des rayons de giration des véhicules, des besoins en stockage et en espaces de stationnements.

3.3- Les hauteurs des constructions

Afin de favoriser l'intégration de la micro-zone d'activités dans son environnement, la hauteur des bâtiments sera limitée à 12 mètres sans compter les dispositifs techniques ou d'intégration architecturale.

3.4- Confort thermique des constructions (recommandations)

L'implantation des constructions devra favoriser l'emploi des énergies renouvelables (solaire notamment), ainsi qu'un éclairage naturel optimal.

3.5- Le stationnement

Les stationnements de surface seront intégrés aux lots et/ou mutualisés par la création d'un espace de stationnement commun aux entreprises.

3.6- Les liaisons douces

Il n'y a pas de liaison douce programmée dans le cadre de cette opération.

3.7- Gestion des eaux pluviales

L'opération devra être neutre au regard du ruissellement pluvial par rapport à la situation avant aménagement. Aussi une compensation de l'imperméabilisation liée à l'urbanisation nouvelle, devra être mise en œuvre par :

- Une gestion des eaux pluviales à l'échelle du site par l'aménagement de noues, de fossés, de bassins de rétention paysagers et de puits d'infiltration selon l'étude pluviale. Les surfaces des espaces des cheminements, des trottoirs, des stationnements ainsi que les voies secondaires seront revêtues de matériaux drainants autant que possible (stabilisé, gravillons, ...).
- Un aménagement des espaces collectifs (espaces verts, stationnements, voiries etc.) conçu de façon à stocker temporairement les eaux.
- Une gestion à l'échelle de la parcelle selon les prescriptions du schéma de gestion des eaux pluviales.

En tout état de cause, l'infiltration in situ sera privilégiée.

3.8- Insertion et traitements paysagers

En matière d'intégration paysagère, il convient de maintenir l'espace tampon actuel entre la micro-zone d'activités et la rive de l'Arve.

Un masque boisé sera également préservé à l'amont de l'espace construit afin de maintenir une frontière végétale avec la voie ferrée et limiter l'impact paysager depuis le coteau.

Les enseignes lumineuses seront interdites dans l'ensemble de la zone

3.9- Dimensionnement et traitement des voiries internes

Les voies de desserte devront être conformes aux caractéristiques publiques.

4 Conditions d'ouverture à l'urbanisation

Projet d'aménagement d'ensemble (classement en zone 1AUX avec OAP).

5. Le projet d'aménagement de Sous les Crêts

Scénario 1



Cette illustration est un exemple de projet qui pourra être proposé – Réalisation : Epode 2016

Scénario 2



Cette illustration est un exemple de projet qui pourra être proposé – Réalisation : Epode 2016

12 – Coupeau

1 Caractéristiques du site

Surface	0,8 ha
Destination	Habitat
Priorité	●●●○○

D'une superficie de 0,8 ha, le secteur de Coupeau se situe à l'adret, sur la rive droite de l'Arve entre le hameau de La Flattière et la gare SNCF. Il est également traversé par un chemin rural piétonnier : le chemin de la Via.



2 Les objectifs de l'aménagement

La spécificité du secteur de Coupeau est d'être localisé dans un espace mité et peu dense encadré de zones urbanisées de plus forte densité (au Nord, à l'Ouest et au Sud).

Ainsi, l'urbanisation future de ce secteur vise à atteindre une densité similaire aux zones urbanisées limitrophes en comblant les espaces interstitiels entre les habitations existantes.

La frontière d'urbanisation à l'Est sera délimitée par l'implantation des constructions existantes afin de limiter l'impact sur le couvert forestier.

Principes obligatoires :

Les développements devront viser une forme urbaine compacte avec un fonctionnement urbain intégré aux zones construites limitrophes.

Afin de proposer une densité suffisante tout en s'inscrivant en continuité des développements existants sur le hameau, une certaine compacité des formes urbaines devra être mise en œuvre avec une densité minimale de 15 logements à l'hectare. Cette densité intègre les espaces collectifs et les voiries. Cette densification devra s'accompagner d'un habitat et d'un cadre de vie de qualité, notamment par le maintien et l'aménagement des cheminements existants traversant le tènement.

Le programme se composera d'un habitat intermédiaire, jumelé ou individuel.

3 Les principes d'aménagement

3.1- Organisation globale du site (accès et desserte interne)

La configuration du site et son inscription dans le réseau viaire permettent d'envisager 3 accès pour desservir l'ensemble du tènement :

- Un accès par l'Ouest, depuis la route de Coupeau, mutualisé avec les projets de constructions en cours
- Un accès depuis la route de Coupeau, à l'aval, au Sud.

Chacun des accès au tènement devra respecter une pente maximale de 12% afin de garantir une certaine accessibilité aux stationnements, notamment en hiver. Des ramifications pourront être réalisées à partir de ces trois accès viaires afin d'alimenter l'ensemble des logements.

3.2- Implantation des constructions

L'implantation du bâti doit permettre une lecture claire du site laissant apparaître des transparences visuelles sur le contexte environnant et le grand paysage.

Les bâtiments seront conçus de manière à minimiser les vis-à-vis, en ménageant des espaces d'intimité par des décalages et des décrochés dans les volumes.

Les bâtiments seront de gabarits comparables aux constructions observables sur le hameau de Coupeau, au Sud, à l'Ouest et au Nord du secteur.

Les bâtiments seront implantés de manière à conserver des espaces tampons paysagers avec les habitations individuelles environnantes.

3.3- Les hauteurs des constructions

Afin de favoriser la greffe des nouvelles habitations dans le hameau de Coupeau, la hauteur des constructions sera limitée à 9 mètres au faîtage (R+1+combles).

Dans tous les cas, le plan de composition urbaine de chaque aménagement devra éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions. Il s'agit d'éviter tout effet défavorable à l'utilisation de l'éclairage naturel et de l'énergie solaire. Pour cela une gradation des hauteurs du bâti peut être envisagée.

3.4- Confort thermique des constructions (recommandations)

L'implantation des constructions devra favoriser l'emploi des énergies renouvelables (solaire notamment), ainsi qu'un éclairage naturel optimal.

3.5- Le stationnement

Le stationnement des véhicules et des deux-roues, correspondant aux besoins des occupations ou utilisations du sol, doit être assuré en dehors des emprises publiques et des voies publiques ou de desserte collective.

Les places de stationnement peuvent être situées à l'intérieur ou à l'extérieur des constructions principales.

Les groupes de garages individuels ou aires de stationnement doivent être disposés dans les parcelles de façon à ménager une cour d'évolution à l'intérieur desdites parcelles et ne présenter qu'un seul accès sur la voie publique

Les stationnements seront mutualisés tant que possible entre les différents bâtiments/constructions du projet. Ils feront l'objet d'un traitement paysager (plantations, ...).

3.6- Les liaisons douces

Des liaisons piétonnes traverseront le secteur de Coupeau en s'appuyant sur les chemins existants et notamment le chemin de la Via.

Le chemin rural existant sur la partie basse du tènement devra notamment être conservé dans son profil actuel (présence des réseaux d'Alimentation en Eau Potable et d'Eaux Usées).

3.7- Gestion des eaux pluviales

L'opération devra être neutre au regard du ruissellement pluvial par rapport à la situation avant aménagement. Aussi une compensation de l'imperméabilisation liée à l'urbanisation nouvelle, devra être mise en œuvre par :

- une gestion des eaux pluviales à l'échelle du site par l'aménagement de noues, de fossés, de bassins de rétention paysagers et de puits d'infiltration selon l'étude pluviale. Les surfaces des espaces des cheminements, des trottoirs, des stationnements ainsi que les voies secondaires seront revêtues de matériaux drainants autant que possible (stabilisé, gravillons, ...).
- Un aménagement des espaces collectifs (espaces verts, stationnements, voiries etc.) conçu de façon à stocker temporairement les eaux. A cette fin les principes recommandés ci-après pourront être mis en œuvre.

- une gestion à l'échelle de la parcelle selon les prescriptions du schéma de gestion des eaux pluviales.

En tout état de cause, l'infiltration in situ sera privilégiée.

3.8- Les espaces collectifs

L'opération devra intégrer des espaces collectifs de proximité (allée plantée, espace vert arboré, aires de jeu, lieu de détente et de convivialité). Ces espaces devront obligatoirement bénéficier d'un aménagement paysager, et ne pas constituer des délaissés. Ils ne recevront ni stationnement, ni circulation automobile.

3.9- Insertion et traitements paysagers

Les espaces de stationnement intégreront un principe de plantation permettant de garantir des espaces commun de bonne qualité et intégrés au milieu environnant par la mise en œuvre d'une trame paysagère.

Un soin particulier devra être apporté aux clôtures. Elles ne sont pas obligatoires. Toutefois, si une haie est implantée, elle ne doit pas être continue sur la totalité de la périphérie du tènement. Ces éléments végétaux devront simplement participer à la gestion des vis-à-vis.

De manière générale, les végétaux doivent s'organiser au sein de la parcelle en évitant les effets de masse et les alignements de haies. Leur implantation viendra rythmer les aménagements en s'intercalant entre les constructions.

Il est précisé que le cas échéant, les haies seront constituées d'essences variées (au minimum 3 espèces distinctes). Les haies monospécifiques sont proscrites. Les espèces de type thuya, cupressocyparis, chamaecyparis et laurier palmes sont interdites. En effet ces espèces constituent des effets de masques (murs végétaux) dévalorisants et sont une charge lourde d'entretien.

3.10- Dimensionnement et traitement des voiries internes

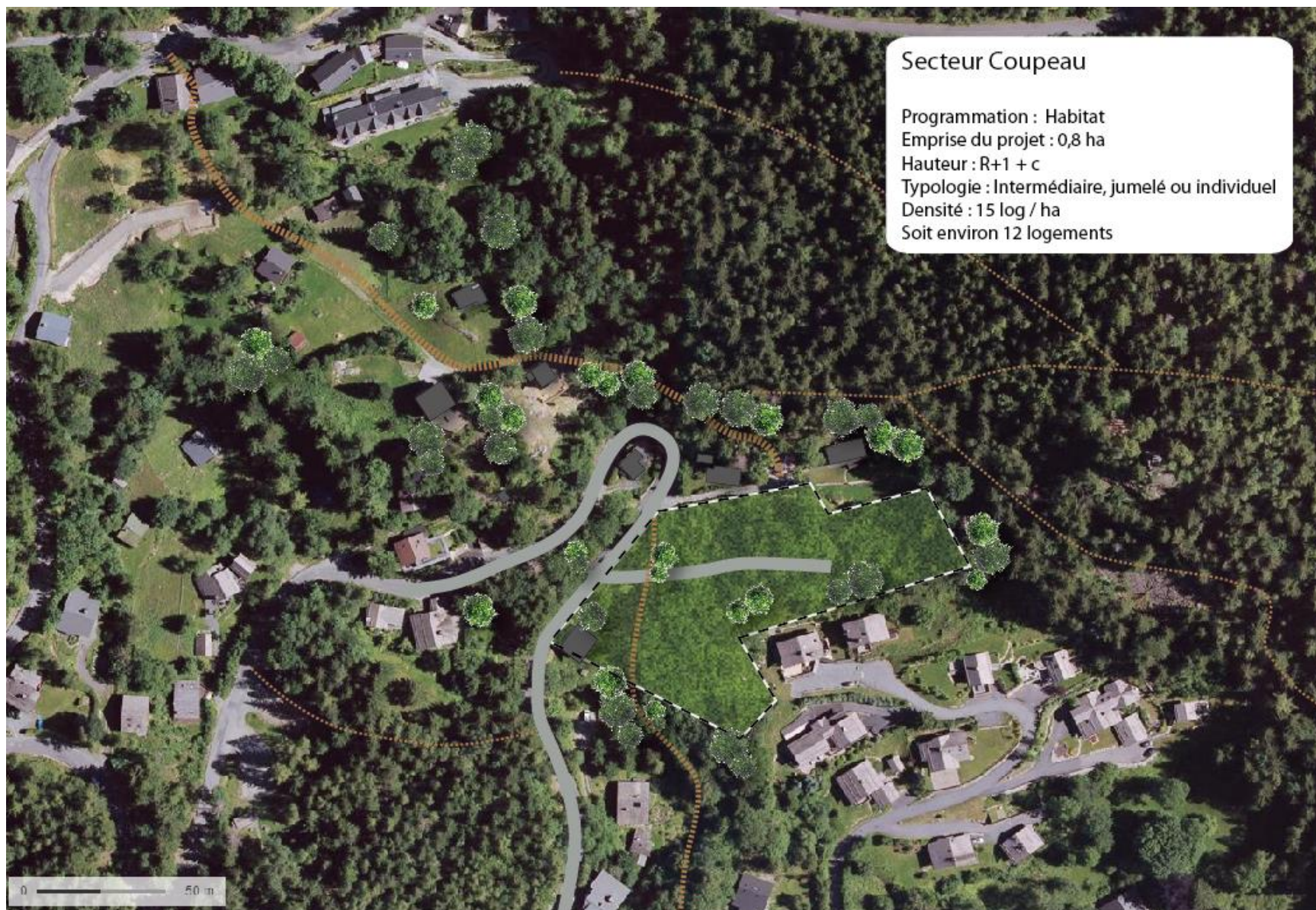
Les voies internes seront des voies partagées conciliant espace de circulation et espace de vie.

Elles devront éviter les surlargeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols. Ainsi les espaces le long des voies seront aménagés de bandes vertes enherbées pouvant intégrer des noues, fossés, et cheminements piétons et cycles.

4 Conditions d'ouverture à l'urbanisation

Classement en zone 1AU avec opération d'aménagement d'ensemble

5. Le projet d'aménagement de Coupeau



Cette illustration est un exemple de projet qui pourra être proposé – Réalisation : Epode 2016

