



PLUi Fécamp Caux Littoral agglomération

PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES

Pièce n°2

Vu pour être annexé à la délibération d'approbation du
Conseil Communautaire, en date du

La Présidente,



SOMMAIRE

PREAMBULE	
POSITIONNEMENT DU TERRITOIRE	5
CHAPITRE 1	
BATIR LES ELEMENTS DE CENTRALITE PROFITABLES A TOUS.....	9
1.1 Fécamp, une ville portuaire désirable.....	9
1.2 De la ville au cœur d'agglomération : renforcer le rayonnement de Fécamp pour accompagner le développement de la communauté d'agglomération	10
1.3 Une vallée ressource et fédératrice pour structurer le territoire autour de l'axe Valmont-Fécamp	11
1.4 La véloroute du Lin et les parcours vélos supports d'une nouvelle mobilité touristique et quotidienne	13
CHAPITRE 2	
AMPLIFIER LES FACTEURS D'ATTRACTIVITE ECONOMIQUE SPECIFIQUES	15
2.1 Penser le tourisme comme un objectif et un cadre pour valoriser le territoire.....	15
2.2 Tirer parti d'un atout majeur : l'outil portuaire	16
2.3 Organiser l'accueil des entreprises autour de 3 pôles principaux.....	16
2.4 Garantir des conditions d'exercices optimales pour l'agriculture	17
2.5 Conforter l'avance du territoire sur la transition énergétique	18
2.6 Développer les réseaux de communication et les technologies de l'information et de la communication	18
CHAPITRE 3	
LA GEOGRAPHIE ET LA QUALITE PAYSAGERE POUR GUIDER L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	19
3.1 Conserver un plateau majestueux et mettre en scène les bourgs par la maîtrise de leurs abords	20
3.2 Préserver l'intimité et développer les qualités d'accueil des vallées de la Valmont et de la Ganzeville	20
3.3 « Cultiver » les spécificités littorales du territoire	21
3.4 Gérer une ressource en eau abondante et qualitative	23
3.5 Un projet fédérateur : la trame verte et bleue au service du territoire.....	24
CHAPITRE 4	
ACCUEILLIR EN RENFORÇANT LES LIEUX D'INTENSITE DU TERRITOIRE.....	27
4.1 Consolider le maillage de commerces et de services au profit de la qualité de vie.....	27
4.2 Accueillir l'urbanisation dans un cadre maîtrisé : créer de véritables espaces de vie.....	27
4.3 Déployer une offre de logements équilibrée et répondant à la diversité des besoins	32
4.4 Améliorer les mobilités du quotidien et les liaisons avec l'extérieur	35



PREAMBULE

POSITIONNEMENT DU TERRITOIRE

La communauté d'agglomération de Fécamp Caux Littoral est composée de 33 communes qui ont décidé, à travers l'élaboration d'un document d'urbanisme commun, de transcender leurs propres limites administratives pour mieux appréhender des sujets d'aménagement et de développement qui nécessitent un changement d'échelle : le développement économique, l'agriculture, le tourisme, la mise en valeur du littoral, les mobilités, l'habitat, la gestion de l'eau, le commerce, les risques, le numérique ...

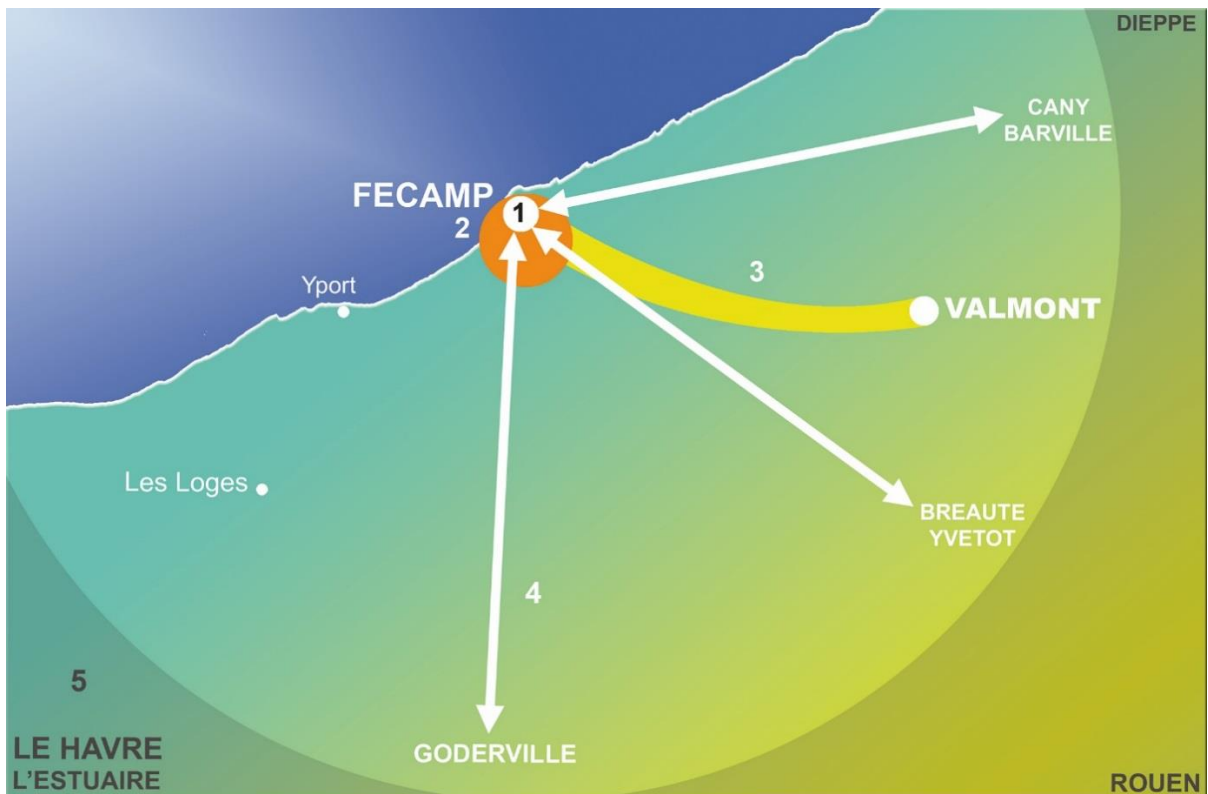
A l'heure où les reconfigurations territoriales sont nombreuses (les EPCI, l'Estuaire, la Région, la Vallée de la Seine), **il est important d'énoncer collectivement un positionnement** qui permette d'exister, de se différencier et de coopérer. Les communes de l'agglomération bénéficient d'un socle commun entre terre et mer, un littoral d'exception reconnu, une agriculture puissante bénéficiant des terres les plus fertiles d'Europe, un port - atout logistique et touristique majeur - qui crée une ouverture maritime et sert un tissu d'entreprises diversifié.

Les projets à venir méritent d'être pensés à une échelle plus large pour fournir un effet levier pour l'ensemble du territoire : la création du pôle intermodal de Fécamp, la modernisation de l'infrastructure portuaire, la confortation de la zone d'activités des Hautes Falaises, la requalification du fond de Vallée fécampois, la déclinaison de l'Opération Grand Site, la Véloroute du Lin. A l'échelle de l'agglomération, il devient possible de mailler le territoire et de favoriser une organisation en réseau : transports en commun, mobilités douces, trame verte et bleue, offre de logements, complémentarités des communes en termes de commerces et de services. Cette structuration cultive les atouts du territoire et facilite la vie des habitants tout comme celle des entreprises et des visiteurs.

L'écriture du Projet d'Aménagement et de Développement Durables(PADD) du PLUi est l'occasion d'aller au-delà de ce socle commun pour développer une stratégie d'attractivité et de développement du territoire. Ce projet va définir tant les grands axes stratégiques que cultiver la proximité et le cadre de vie quotidien des habitants dans des objectifs de développement durable. Trois éléments clés vont conduire la réflexion :

- **Positionner l'agglomération dans son environnement territorial.** La place de l'agglomération Fécamp Caux Littoral est à asseoir à différentes échelles : Vallée de la Seine, Région Normandie, Pôle Métropolitain de l'Estuaire de la Seine, Pays de Caux. A chacune de ces échelles correspondent des enjeux pour l'agglomération, qu'ils relèvent du développement touristique, des mobilités ou encore du rayonnement commercial. S'inscrire dans un réseau de territoires permet d'affirmer les lignes de forces du projet proposé par l'agglomération.
- **Un socle : les richesses littorales, agricoles et patrimoniales.** L'identité maritime est un fait historique pour l'agglomération. Elle a fondé son caractère et contribue toujours à son développement économique (pêche, plaisance, commerce, tourisme et maintenance éolien). En miroir, sa richesse agricole participe tout autant à dessiner ses paysages, son architecture et son activité économique. Ce socle est un élément fort du projet qui permet de distinguer l'agglomération et forge une identité commune, une « image de marque » sur laquelle le territoire peut fonder son projet.
- **Fécamp : un cœur urbain et un ancrage portuaire dans le Pays de Caux.** A l'échelle du Pays de Caux, Fécamp s'impose comme la centralité urbaine et portuaire d'un bassin de vie plus vaste que son périmètre d'agglomération. Ses équipements et services (lycées, centre hospitalier, gare, plage...) en font un lieu attractif qu'il convient de valoriser. Pour renforcer sa place, la ville doit porter des fonctions de centralités liées à l'économie, à l'habitat, aux services qui en s'additionnant vont consolider sa position. C'est la proximité des fonctions, sur un territoire restreint, qui va créer une valeur ajoutée et faire de la ville une destination, au bénéfice de l'ensemble du territoire et de ses habitants. Il faut reconnaître à Fécamp son rôle de moteur économique de l'agglomération qui cultive des activités bien implantées (pêche, agroalimentaire...), propose des ouvertures vers les énergies nouvelles et le tourisme mais s'appuie également sur une économie présente (tissu de PME, TPE).

Le positionnement de l'agglomération de Fécamp - Espaces d'influences et liens privilégiés



- 1-Centralité de Fécamp - Coeur d'agglomération
- 2-Pôle urbain de Fécamp / Saint-Léonard
- 3-Lien structurant Fécamp-Valmont à l'échelle du bassin de vie
- 4-Les 3 pôles en interactions fortes avec Fécamp
- 5-Les liens à plus grande échelle notamment avec Le Havre et l'Estuaire

Les centralités de l'agglomération et leurs fonctions :

Affirmer le rôle des différents territoires de l'agglomération. L'agglomération s'organise autour de communes aux identités distinctes et qui disposent de commerces, services et équipements donnant à chacune d'entre elles une place dans le fonctionnement du territoire. Identifier le rôle des communes permet de proposer une politique de développement cohérente. A l'échelle de l'agglomération, cette orientation vise à assurer une qualité de vie aux habitants actuels et futurs et devra se conjuguer avec la nécessaire protection de l'environnement naturel et des espaces agricoles.

Pour engager une politique d'aménagement ambitieuse, il convient de fixer à chacun une place mais aussi des objectifs :

- **Fécamp : de la ville au cœur d'agglomération.** A l'échelle de l'agglomération, le secteur de Fécamp, étendu aux lisières de *Saint-Léonard* concentre les principales forces en matière d'emplois, d'équipements, de services mais aussi de population. Le territoire trouve sur ce grand périmètre les principales disponibilités pour créer une offre nouvelle notamment en matière de développement économique et commercial. Cette action doit être menée en questionnant l'organisation des mobilités au sein de cet espace, en valorisant les entrées de villes, en requalifiant les friches et en densifiant les espaces bâtis.

- **Des communes structurantes pour l'espace rural.** Sur le territoire d'agglomération et plus largement dans le bassin de vie, des communes disposent de commerces et services permettant d'organiser la vie quotidienne du territoire. En dehors du secteur de Fécamp /Saint-Léonard, ces communes ont vocation à prioritairement fixer le développement de commerces, d'activités et de logements.
 - *Yport, avec une offre en partie liée à la dimension touristique du site ;*
 - *Les Loges, pôle relais entre Etretat et Fécamp ;*
 - *Valmont, avec un rôle de pôle d'équilibre à l'échelle du bassin de vie ;*
 - *Saint-Pierre-en-Port et Sassetot-le-Mauconduit, dont l'attrait balnéaire se double d'une offre de commerces et services conséquente.*

- **Des bourgs plus ruraux** (*Senneville-sur-Fécamp, Eletot, Ecreteville-sur-mer, Ancreteville-sur-mer, Sainte-Hélène-de-Bondeville, Colleville, Angerville-la-Martel, Theuville-aux-Maillots, Thérouldeville, Gerponville, Riville, Sorquainville, Ypreville-Biville, Limpiville, Thietreville, Thiergeville, Contremoulins, Toussaint, Ganzeville, Criquebeuf-en-Caux, Froberville, Epreville, Tourville-les-Ifs, Vattetot-sur-mer, Gerville, Maniquerville*). L'objectif est d'accroître la population notamment pour conserver des services de proximité et des équipements scolaires. Le document d'urbanisme s'attachera à permettre l'implantation d'activités et de commerces au sein des centres bourgs. Les bourgs doivent offrir avant tout une qualité de vie spécifique basée sur leurs singularités et l'expression d'une ruralité contemporaine.

Au-delà, force est de constater que les communes fonctionnent également en petits ensembles géographiques, autour des regroupements scolaires, autour de certains équipements mutualisés, autour des axes majeurs de desserte ou encore d'entités paysagères et géographiques cohérentes. Ces habitudes de collaboration doivent être prises en compte dans l'organisation effective du territoire, c'est là toute l'importance du territoire vécu.



CHAPITRE 1

BATIR LES ELEMENTS DE CENTRALITE PROFITABLES A TOUS

Note : ce chapitre s'appuie notamment sur la carte « Bâtir les éléments de centralité profitables à tous » qui se trouve à la suite du point 1.3.

1.1 FECAMP, UNE VILLE PORTUAIRE DESIRABLE

La ville de Fécamp bénéficie d'une triple dynamique - portuaire, urbaine et balnéaire - qui doit être coordonnée afin d'en tirer le meilleur parti en termes d'attractivité. Les enjeux principaux, économiques, touristiques, de cadre de vie, se concentrent essentiellement autour de l'interface ville-port, espace à fort potentiel particulièrement prometteur pour l'avenir de la cité. Une stratégie peut y être déclinée en trois temps :

- « Agrafer », c'est-à-dire mettre en relation, la ville patrimoine à la ville de demain ;
- Poser le socle des invariants : les éléments qui contribuent à l'harmonie des lieux et l'ancrage historique de la ville ;
- Imaginer les projets à venir en créant de la porosité (des respirations et des liens) entre les différents espaces structurants.

L'« agrafage », ou la mise en réseau, des entités de la ville (la Bénédicte, l'Eglise Saint-Etienne et son pourtour, l'Abbatiale de la Sainte-Trinité, le musée des Pêcheries, l'estacade et le Cap Fagnet) permettra de lier des espaces de qualité de la ville en direction du nord-ouest de la ville et des espaces d'interface portuaire (Mature et Grand Quai). (Cf. zoom sur le bas de la carte « Bâtir des éléments de centralité profitables à tous »).

Cette reconfiguration urbaine s'appuiera sur la recomposition et la création d'espaces publics (places, placettes, espaces piétonnés et rues) afin de jaloner, de commerces, de bureaux, de grands équipements et de logements, les parcours piétons entre la ville et son port. Dans cette nouvelle vision, outre sa fonction économique essentielle, le port de Fécamp se révèle en place portuaire (au sens de place publique) au cœur de la ville, accessible, dégagant des vues intéressantes, voire essentielles pour la compréhension des lieux et l'inscription de la ville dans son relief. Le port, par la diversité de son activité, doit continuer à contribuer à l'animation régulière des bassins et quais et proposer une mixité d'usages.

L'emprise de la voiture doit être limitée pour offrir des espaces publics généreux et attractifs

La voiture est omniprésente à Fécamp. A l'arrêt, elle occupe l'essentiel des espaces publics. En mouvement, elle constitue le moyen privilégié pour se déplacer en ville. Le centre-ville et le secteur de la plage offre une place prépondérante à la voiture au détriment des espaces de vie, de parcours piétons conviviaux et de l'usage du vélo (pistes ou jalonnement cyclables faisant défaut sur Fécamp).

La création de zones de stationnement « déportées » du centre et de la plage se révèle nécessaire pour faire respirer à nouveau la ville et mettre en valeur son patrimoine bâti exceptionnel. La requalification des espaces publics et la définition de parcours piétons et cyclables entre le centre-ville et la plage serviront de leviers essentiels pour l'attractivité du centre-ville, la dynamique commerciale et touristique et le retour des habitants dans la ville. Elle le devient d'autant plus que les véloroutes génèrent des opportunités intéressantes et des attentes nouvelles également pour le quotidien des habitants.

Faire des opportunités d'aménagement un tremplin pour dynamiser et structurer Fécamp

La recomposition des fonctions dans la ville questionne les espaces actuellement disponibles ou sous-utilisés de la place portuaire et des franges urbano-portuaires. Le déplacement du Casino, les projets de pôle multimodal, de base de maintenance pour le parc éolien offshore, de complexe hôtelier et de thalassothérapie, d'aires de stationnement, d'espaces de loisirs et de sports participeront à la recomposition des parcours dans la ville et au dynamisme des espaces. Ils doivent veiller à ne pas saturer l'espace, assurer sa lisibilité et garantir une complémentarité des usages urbains et portuaires.

Les deux secteurs de projets que représentent l'espace de la gare comprenant la Mature, ainsi que l'espace du Grand Quai, sont à la rotule de la ville patrimoine et de la ville nouvelle. Ces espaces et leurs capacités foncières doivent permettre de tisser et donc de donner davantage de corps et d'épaisseur au cœur de Fécamp afin de faire rayonner la ville sur une échelle élargie, celle de l'agglomération.

1.2 DE LA VILLE AU CŒUR D'AGGLOMERATION : RENFORCER LE RAYONNEMENT DE FECAMP POUR ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION

Réaffirmer le centre-ville comme zone d'activités principale de l'agglomération à développer. Pour jouer son rôle de centralité, le centre-ville doit déployer une stratégie de maintien et d'accueil des entreprises. L'avènement d'un quartier de gare contemporain, bénéficiant de tous les ingrédients nécessaires à son développement (mobilités, offre immobilière, services et équipements) constituera un atout majeur du territoire. Les disponibilités foncières du centre-ville sont autant de capacités mobilisables pour divers usages : habitat, équipements, mais aussi activité économique au sens large. La destination touristique qu'est Fécamp, avec son offre de loisirs, d'hébergement et de restauration représente également un axe fort pour le maintien du dynamisme commercial de la ville.

Faire lire un ensemble, une offre constituée. Le cœur d'agglomération, c'est le lieu où l'on trouve tout à la fois : services, commerces, loisirs, culture, patrimoine, offre de mobilité... C'est donc un lieu ressource pour les habitants des environs qu'il faut organiser en ce sens. A ce titre, les notions de proximité, de services et d'adresses d'exceptions, d'offres groupées, doivent accompagner la mise en œuvre du cœur d'agglomération. Ainsi, la restructuration du cinéma doit être pensée comme une forme de polarité avec une offre de commerces et de restauration dédiée. Ce pôle cinéma doit être connecté au quartier de la gare, qui doit offrir outre l'intermodalité, des espaces de travail de type coworking, des services liés aux tant aux besoins du quotidien qu'à ceux des touristes qui vont se multiplier (ex : services liés au vélo) ... La proximité entre l'office de tourisme et ce pôle intermodal doit être forte et lisible car le lien est évident. La « périphérisation » des activités et des services doit être évitée. En effet, elle affaiblit la ville qui vit par son offre concentrée et reliée ainsi que par l'attraction de son centre.

Cultiver ses singularités. Fécamp attire parce qu'elle demeure une ville portuaire vivante, une ville balnéaire, une ville qui s'est forgée un caractère par son histoire unique qui génère aujourd'hui une offre patrimoniale riche dans un site bien identifiable. Venir à Fécamp permet de jouir de lieux rares : le cap Fagnet, la plage, la Bénédicte, des boutiques uniques. L'aménagement d'une telle ville doit conduire à amplifier et mieux faire lire ses singularités, ce patrimoine si riche, pour attirer tant les touristes, que les visiteurs tout en confortant les habitants dans leur lieu de vie. Elle ne doit pas se conformer à des standards de ville à la taille voisine au risque de se banaliser. Tout comme dans le reste de la vallée de la Valmont, les cordons boisés qui délimitent sur les coteaux, les espaces de la vallée de ceux du plateau doivent être maintenus voire reconstitués car Fécamp est une ville qui doit rester contenue dans la vallée qui l'a vu naître. Les extensions urbaines qui viennent raccrocher le plateau sont contraires à l'image du site de Fécamp.

1.3 UNE VALLEE RESSOURCE ET FEDERATRICE POUR STRUCTURER LE TERRITOIRE AUTOUR DE L'AXE VALMONT-FECAMP

Les villes de Valmont et Fécamp, à des échelles très différentes, se révèlent des centralités incontournables pour les communes qui les entourent. Par leurs fortes identités, elles représentent des repères pour le territoire intercommunal. Elles proposent un patrimoine riche, des commerces et services que l'on ne trouve pas ailleurs. Fondant leur attractivité sur des qualités distinctes et complémentaires, des ambiances particulières, elles semblent créer une tension, une attraction l'une envers l'autre : Valmont ancrée dans la vallée et le terroir, Fécamp portuaire et ouverte sur le large.

La vallée de la Valmont constitue une forme de colonne vertébrale du territoire.

Vallée très lisible, la vallée de la Valmont est guidée par le cours de sa rivière, délimitée par ses coteaux boisés et bénéficiera de la desserte par la Véloroute du Lin. Ce sillon creusé dans le plateau de Caux offre un espace à part que l'on peut qualifier d'intime en opposition aux plateaux qui l'encadrent bien plus ouverts sur les lointains. La vallée bénéficie d'une identité forte marquée par une nature généreuse liée à la présence de l'eau et une offre patrimoniale rare. Cette géographie trace un itinéraire de fond de vallée, une colonne vertébrale parallèle à la rivière et amène un positionnement des principales centralités au carrefour des axes qui permettent de gagner le plateau.

Maintenir et amplifier cette lisibilité nécessitent de poser des limites franches à l'urbanisation, de veiller à recréer les continuités boisées qui peuvent faire défaut sur certains coteaux et cultiver les ambiances liées à la présence de l'eau.

De la vallée apaisante à l'ouverture sur le grand large : une vallée séquencée

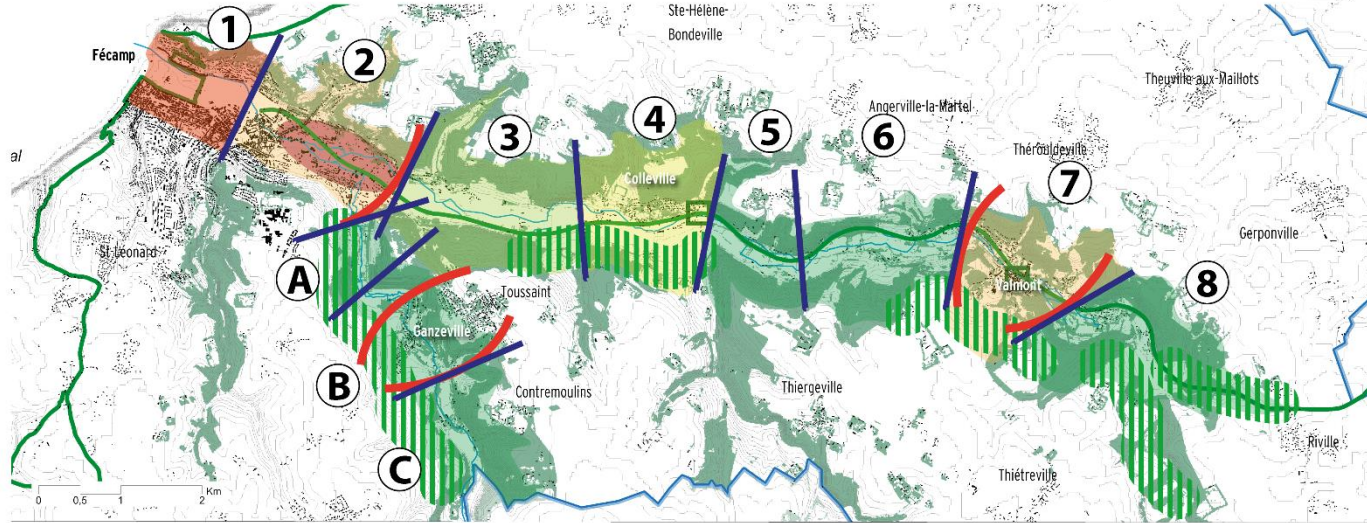
Si l'imbrication du patrimoine naturel, culturel et historique caractérise la vallée et participe de son attractivité, l'analyse fine fait apparaître des ambiances successives dont il convient de maintenir ou d'amplifier les traits principaux (voir légendes dédiées de la carte « bâtir les éléments de centralité profitable à tous »). Il apparaît déterminant de travailler encore plus fortement sur les séquences déterminantes suivantes de l'aval vers l'amont :

Séquence « Valmont, ville étape entre terroir et patrimoine » : ce tronçon de vallée constitue une véritable carte postale liée à l'intensité patrimoniale et l'organisation d'une petite ville très dense à l'architecture cohérente et soignée installée dans un site grandiose. Ce joyau dépend de sa capacité à offrir des limites nettes entre espace bâti et espace naturel ou agricole. Autrement dit, les entrées et lisières de Valmont doivent faire l'objet d'autant d'attentions que le cœur de bourg ou les abords des principaux monuments. L'étalement urbain le long des voies est à proscrire pour continuer à offrir ce caractère d'exception. L'accueil touristique est à renforcer afin de bénéficier au mieux des effets de desserte par la Véloroute du Lin.

Séquence « l'entrée verte » : cette séquence d'entrée de ville gagnera à rendre plus lisible et renforcer sa vocation loisirs et patrimoine naturel en lien avec le tourisme (passage de la véloroute, position complémentaire en rétro-littoral) et les besoins des habitants. La base nautique, les jardins familiaux, les serres municipales constituent un premier ensemble à structurer participant d'une offre à étoffer pour offrir une ambiance qualitative et récréative en lisière est de Fécamp, au pied même du siège de la communauté d'agglomération. Cet espace propose une bonne transition entre la vallée luxuriante en amont et la vallée plus urbanisée au niveau de Fécamp. Il se prête aussi à une forme d'agriculture de proximité dont un premier témoin est la pratique de la cressiculture. Ainsi, la friche de l'Epinay pourrait-elle profiter des nouvelles attentes liées aux circuits courts, aux ateliers de découverte nature et de pratiques de certains loisirs liés à l'eau.

Séquence « les confluences actives » : ce secteur, caractérisé par une forme de mixité entre l'habitat et l'activité économique, gagnera à être profondément requalifié notamment en retraitant les secteurs en friche. Car, sans en porter la dénomination, il est une zone d'activité majeure de l'agglomération accueillant à quelques minutes du centre-ville et du port de nombreuses entreprises mais sans pouvoir encore leur offrir une image, une organisation et un niveau de service contemporains. De même, les habitants de ce secteur ne bénéficient pas, faute d'une organisation urbaine suffisante (espaces publics, commerces, services...), d'une vie de quartier ou du dynamisme du cœur de Fécamp si proche. Il convient de mieux clarifier la vocation d'accueil des différents espaces composant ce secteur pour faciliter les cohabitations et garantir de meilleures conditions d'accueil à tous.

AGGLOMÉRATION DE FÉCAMP CAUX LITTORAL PLUi - PADD - Bâtir des éléments de centralité profitables à tous

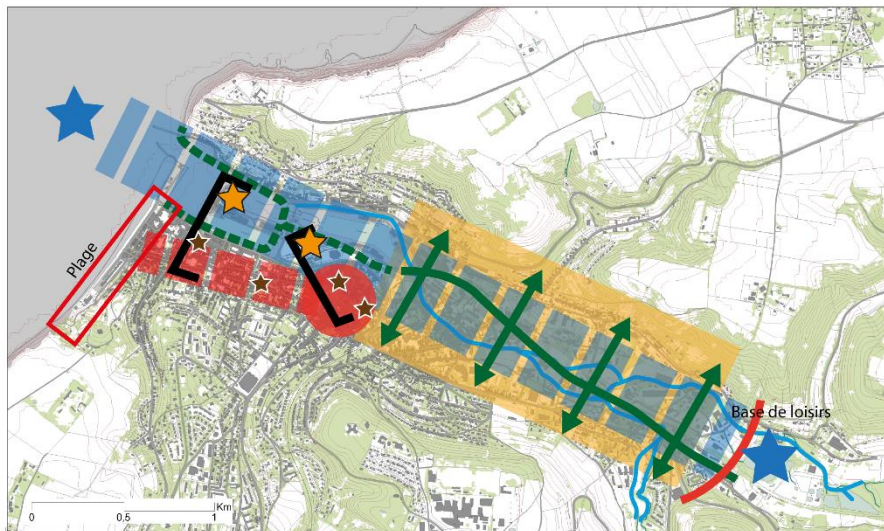


Orientations

Par séquences

- 1** Une ville portuaire
Garantir les conditions favorables pour un port actif préservant le caractère unique de Fécamp
- 2** Les confluences actives
Clarifier l'usage des sols et requalifier le secteur à partir de l'eau, la véloroute et les voies
- 3** L'entrée verte
Banir toute construction et amplifier la dimension loisir nautique et nature - Donner à voir l'eau
- 4** Le gué
Bâtir une halte idéale dans cette commune carrefour entre vallée et plateau - ancienne gare
- 5** La «séquence pêche et pisciculture»
Mettre en scène la nature et les activités et éléments de patrimoine autour de l'eau
- 6** La respiration agricole
Renforcer la place de l'agriculture et de la pisciculture - Banir l'urbanisation
- 7** Valmont : ville étape entre terroir et patrimoine
Poursuivre la valorisation patrimoniale ,développer l'accueil touristique - maîtriser les entrées
- 8** Le seuil
Soigner la transition entre plateau et vallée en étirant les qualités d'un valcon boisé et en maîtrisant l'urbanisation linéaire

- A** Le seuil pittoresque
Conservier les qualités naturelles et agricoles de la vallée en constraste avec l'urbanisation de Fécamp
- B** Ganzeville - secteur préservé
Renforcer les qualités paysagères de la commune notamment en agissant sur le boisement du coteau sud
- C** La vallée apaisée
Banir l'urbanisation au profit du caractère agricole et naturel de la vallée



VALLEES DE LA VALMONT ET DE LA GANZEVILLE

- Recréer des continuités boisées sur les coteaux pour conforter les qualités paysagères et environnementales et limiter les risques érosifs
- Maintenir des limites d'urbanisation pour éviter l'étalement urbain le long de l'axe principal
- Les véloroutes et leurs ramifications plus locales : construire un squelette qualitatif pour offrir un territoire attractif au tourisme et aux habitants (voir zoom ci-dessous)

CONFLUENCE ET EMBOUCHURE DE LA VALLEE A FECAMP

- Requalifier le fond de vallée en traitant les friches, en valorisant la présence de l'eau (aménagement des berges de la Valmont et des biefs, mise en avant du patrimoine lié à l'eau) et en s'appuyant sur l'élaboration d'un réseau modes doux (cf. légende suivante).
- Créer un maillage modes doux pour structurer le secteur à partir de la véloroute du lin (nouvelle «colonne vertébrale» du réseau) et ses extensions
- Prolonger la véloroute du lin vers la gare et le front de mer (plage et estacade nord)
- Relier le littoral aux espaces de loisirs de la Vallée pour jouer des complémentarités offertes par le littoral et le fond de vallée en arrière de Fécamp
- Développer une complémentarité entre les loisirs nautiques de pleine mer et une base/pôle de loisirs à renforcer dans la vallée en entrée de ville
- Relier le centre-ville à la plage par des parcours modes doux lisibles et confortables pour valoriser cette proximité pour les habitants et les visiteurs
- Relier le centre-ville au secteur de la Mature
Relier la bénédictine au Grand Quai
- Penser les secteurs de projets urbains dans une stratégie plus globale d'attrait de la ville-port et de rôle nouveau de coeur métropolitain que doit jouer Fécamp pour le reste du territoire
- Mettre en valeur le patrimoine bâti exceptionnel de Fécamp (maisons de pêcheurs, boucanes, ...)



Féris - IGN - GeoPLA
Source : Centre Land Cover 2012
Réalisation : AURH (11/2016)



D'autre part la requalification gagnera à se déployer par :

- Une mise en lecture du parcours de l'eau (la Valmont, la Ganzeville, les nombreux bras liés aux biefs) et son attrait paysager. Un traitement paysager et écologique des rives, des bassins et zones d'expansion de crue ainsi que la création de nouveaux parcours piétons/vélos permettront une amélioration qualitative progressive ;
- La dynamique d'arrivée de la Véloroute du Lin qui constitue un élément de continuité très valorisant pour cet espace invite à développer des « ramifications », tout un réseau de chemins et parcours vélos de proximité (desserte des établissements scolaires, de la piscine, de lieux clés pour les habitants et des entreprises). Elle doit amener en écho une valorisation des terrains en lisière de cette infrastructure touristique ;
- Les façades sur les voies principales d'accès (notamment la route de Valmont, la rue du 11 novembre...). En effet, un travail de traitement des friches et « lieux défraîchis » donnera une toute autre image à ce secteur proche des grands axes routiers et quasiment en position d'entrée de ville. Cela permettra de recréer une attractivité pour les entreprises en place comme pour les terrains vacants ;
- Un plan de composition d'ensemble offrira l'opportunité d'optimiser le foncier dont le découpage et la desserte restent notoirement améliorables.

1.4 LA VELOROUTE DU LIN ET LES PARCOURS VELOS SUPPORTS D'UNE NOUVELLE MOBILITE TOURISTIQUE ET QUOTIDIENNE

Vers un grand schéma cyclable pour le territoire de l'agglomération

Le territoire est traversé par un grand itinéraire cyclable européen : l'**Eurovélo4**, qui draine un nombre important de cyclotouristes. L'agglomération peut constituer une étape mémorable pour les cyclotouristes en renforçant les services dédiés (tant pour le vélo classique que le vélo à assistance électrique) et en assurant une communication efficace.

La **Véloroute du Lin**, en provenance de Dieppe, parcourt la vallée de la Valmont jusqu'au cœur d'agglomération.

Cet itinéraire en site propre, sur l'ancienne voie ferrée Dieppe-Fécamp, profite tout autant aux habitants dans leurs déplacements quotidiens et loisirs, qu'aux cyclotouristes. Son tracé devra être prolongé jusqu'à la plage de Fécamp et l'estacade (jalonnement) avec la gare comme point d'étape indispensable pour favoriser les pratiques intermodales.

Sur le plateau, un itinéraire cyclable entre les Loges et les vallées de la Ganzeville et de la Valmont permettra de compléter le maillage local (Cf. carte « consolider le rapport avec l'extérieur et le report modal »).

Ces véloroutes constituent les bases solides et engageantes qui doivent se ramifier en un véritable maillage du territoire. Construire des liaisons au profit des usages du quotidien (trajets scolaires en vélo, pratiques de loisirs, trajets domicile-travail...) comme dans l'intérêt du tourisme en proposant des jonctions pour accéder aux sites phares à visiter, aux équipements principaux du territoire et aux services et commerces.

Fécamp qui devient ville carrefour entre l'EuroVélo4 et la Véloroute du Lin devra offrir de l'espace pour le vélo en ville afin de permettre de relier les pôles principaux de la ville dans des conditions attrayantes et sécurisantes (jalonnement, sécurisation, stationnement adapté...). Aussi, l'usage de la voiture devra-t-il être mieux maîtrisé en ville afin d'offrir de vraies possibilités à ces nouveaux usages.



CHAPITRE 2

AMPLIFIER LES FACTEURS D'ATTRACTIVITE ECONOMIQUE SPECIFIQUES

2.1 PENSER LE TOURISME COMME UN OBJECTIF ET UN CADRE POUR VALORISER LE TERRITOIRE

Le territoire, fort de son authenticité, de son histoire tournée vers la mer et de son patrimoine, est en capacité de se constituer en une véritable destination touristique. Les défis reposent sur le développement de l'offre touristique et dans l'inscription dans les réseaux et parcours de la Côte d'Albâtre.

Lancée en 2013, l'Opération Grand Site (OGS) « Falaises d'Etretat - Côte d'Albâtre », englobe une grande part de l'ouest de l'agglomération. Cette démarche concertée avec l'Etat, dont le Département est le coordinateur, vise la labellisation « Grand Site de France » autour de trois objectifs :

- Restaurer et protéger activement la qualité paysagère, naturelle et culturelle du site ;
- Améliorer la qualité de la visite (accueil, stationnements, circuits, information ; animations) dans le respect du site ;
- Favoriser le développement socio-économique local dans le respect des habitants.

L'Agglomération Fécamp Caux Littoral est un partenaire actif de la démarche OGS qui vise notamment une politique touristique étendue sur toute son épaisseur aux zones les plus rurales, du littoral au rétro-littoral. A ce titre « l'esprit OGS » ne doit pas s'arrêter strictement à une limite administrative mais parvenir à aller au-delà pour apporter une qualification plus globale au territoire, une exigence paysagère et d'accueil. A terme, l'élargissement de l'OGS au-delà de Fécamp pour intégrer les sites très attractifs du nord de l'agglomération apparaît-il souhaitable pour une gestion cohérente de cet ensemble littoral de la Côte d'Albâtre.

Professionnaliser le tourisme. Il s'agira également de répondre aux attentes en constante évolution : tourisme durable, tourisme urbain, tourisme à la ferme et autres parcours thématiques. Diversifier les activités sur place et l'offre en hébergement (notamment les aires de camping-cars, les accueils à la ferme) permettra de fixer les touristes sur le territoire et d'allonger la durée des séjours.

Favoriser les parcours par des moyens de transports diversifiés est primordial pour attirer une clientèle plus nombreuse. Pour accéder au territoire depuis l'Ile-de-France, l'offre ferroviaire est un atout maître qu'il s'agira d'exploiter en cohérence avec les transports par cars qui longent le littoral cauchois.

Plus globalement, l'accueil touristique doit être pensé à l'échelle de la nouvelle agglomération et en partenariat avec les structures d'échelle supérieure afin de coordonner les offres et leur apporter de la lisibilité (cf. Schéma Directeur de développement touristique). Il s'agit de constituer une destination faite de complémentarités :

- La Côte d'Albâtre et ses stations et villégiatures balnéaires ;
- Fécamp, ville d'art et d'histoire, ville portuaire et touristique ;
- Les vallées de la Valmont et de la Ganzeville désormais structurées par la Véloroute du Lin (patrimoine naturel et culturel) ;
- Le patrimoine de châteaux, de parcs et jardins, et de clos mesures remarquables, mais également les cœurs de bourgs qualitatifs du Plateau de Caux...

2.2 TIRER PARTI D'UN ATOUT MAJEUR : L'OUTIL PORTUAIRE

Un port est atout rare pour un territoire qui offre des solutions logistiques intéressantes et un lien privilégié vers un grand nombre de partenaires plus ou moins éloignés. Le port de Fécamp bénéficie non seulement d'un riche passé qui a contribué à générer une forte image mais il constitue également un outil d'avenir ce qui en fait un ingrédient précieux pour le développement de l'ensemble du territoire. Loin d'être au maximum de ses capacités de traitement de marchandises, son équilibre et son potentiel économique apparaissent liés à une forme de diversité d'activités, aujourd'hui principalement, la pêche, le commerce, la plaisance et à courte échéance l'opportunité liée la maintenance éolienne du futur parc off-shore. Ces activités font du port un acteur significatif de l'économie locale.

Offrir des conditions de réussite pour le port de Fécamp revient à réunir plusieurs facteurs :

- Garantir du foncier économique et logistique à proximité immédiate des quais. En effet, ce sont les terrains vitaux pour le port, sans rupture de charge pour le traitement des marchandises ;
- Assurer un parcours logistique performant en maintenant une desserte routière adaptée notamment par la Route de Valmont / RD150 et la route de Cany / RD925 - les poids lourds et convois exceptionnels doivent pouvoir y circuler, en rendant toujours envisageable une connexion ferroviaire (garantir l'avenir) ;
- Définir de bonnes conditions de cohabitation avec la ville, en partageant l'espace (mixité des usages), en co-construisant des partenariats de développement (notamment autour du tourisme et de la plaisance), en limitant au maximum les nuisances (bruit, poussière, pollution...) ;
- Faciliter l'évolution de l'outillage portuaire pour mieux répondre aux besoins des clients ;
- Conserver des solutions foncières de proximité aux entreprises en lien avec le port ou son développement futur (fond de vallée fécampois).

Une véritable politique foncière est à mettre en œuvre pour que le port puisse bénéficier du recyclage foncier, de l'optimisation de l'espace contraint du fond de vallée et de la place nécessaire pour ses clients principaux.

A terme, un lien plus fort pourrait être créé entre les abondantes productions agricoles du plateau et la solution logistique portuaire (lin, pomme de terre...). Ce lien terre-mer constitue une voie de développement.

2.3 ORGANISER L'ACCUEIL DES ENTREPRISES AUTOUR DE 3 POLES PRINCIPAUX

L'agglomération est dotée d'un outil portuaire performant et dispose de nouveaux relais de croissance grâce aux énergies renouvelables, à l'agroalimentaire et au tourisme. Pour faire prospérer son écosystème économique, le territoire propose une stratégie foncière d'accueil complémentaire en adéquation avec les attentes des entreprises. Il s'agit de réutiliser notamment certains bâtiments peu occupés ou en friches afin de mobiliser les meilleurs sites (déjà équipés et desservis) et en réduisant la consommation foncière de terres agricoles et naturelles. Par ailleurs, les opérations immobilières et les aménagements fonciers devront tenir compte de la typologie des entreprises locales qui sont principalement des TPE.

Consolider les secteurs existants, favoriser la mutation des espaces propices à l'activité (Cf. cartographie : accueillir en renforçant les lieux d'intensité) :

- Une imbrication ville-port à optimiser et un espace mixte à redynamiser dans le fond de vallée fécampois. Dans toutes ses composantes (pêche, commerce, plaisance) le port joue un rôle significatif dans l'économie locale. Pour appréhender son développement futur, l'agglomération souhaite requalifier l'occupation du fond de vallée de la Valmont afin de dessiner une zone mixte permettant de faire coexister des secteurs résidentiels et des secteurs d'activité économique. Le recyclage foncier, c'est-à-dire la capacité à régénérer une offre à partir de terrains déjà urbanisés, doit permettre d'identifier une offre orientée à destination des entreprises en considérant la dimension risque de ce secteur (zones partiellement soumises au risque inondation et au risque submersion). Une véritable politique foncière est à mettre en œuvre.

- **Le Parc d'Activités des Hautes Falaises : une extension à anticiper.** Cette zone a vocation à accueillir les activités de grande dimension ou incompatibles avec l'habitat. En quasi-totalité commercialisée, la zone pourra être étendue en privilégiant un développement vers l'ouest. Compte tenu de sa localisation en entrée d'agglomération, l'aménagement de la zone devra participer à l'amélioration de sa qualité paysagère. Par ailleurs, cette extension va de pair avec une volonté d'améliorer l'accessibilité routière au territoire en proposant de renforcer la fluidité du trafic sur la RD925.
- **Le Parc d'activités de Toussaint : une zone d'activité à conforter.** Bénéficiant d'une situation géographique favorable sur la RD926 conduisant vers l'A29, de sa relative proximité avec le fond de vallée fécampois, et le parc d'activités des Hautes Falaises, le parc de Toussaint apparaît comme le troisième lieu pour un triptyque des zones d'activités majeures du territoire. Son rôle est de compléter et de renforcer l'offre sur un parc constitué pouvant à terme offrir un niveau de service évitant la dispersion des installations dans de multiples zones d'activités inadaptées aux besoins contemporains des entreprises.
- **Les autres zones d'activités, d'échelles plus modestes, n'ont pas vocation à s'étendre.**

2.4 GARANTIR DES CONDITIONS D'EXERCICES OPTIMALES POUR L'AGRICULTURE

L'agriculture constitue une forme d'évidence pour le plateau de Caux, une présence majeure qui génère une économie importante et un patrimoine singulier, à l'instar de celui des clos mesures et des ensembles bâtis qu'ils abritent. Le maintien de l'agriculture et notamment de l'élevage suppose une maîtrise des extensions urbaines des bourgs et des villes, et de stopper l'extension des hameaux.

Maintenir le foncier, préserver les sols. Il n'y a pas d'agriculture sans foncier, mais encore moins sans sol. Si les différents projets d'aménagements doivent viser une économie de foncier pour préserver les espaces agricoles et le patrimoine naturel, l'agriculture doit être aussi vigilante à lutter contre l'érosion des sols sous peine de perdre sa principale ressource. Ainsi la maîtrise de l'érosion constitue-t-elle une priorité majeure et commence-t-elle dès l'amont, c'est-à-dire sur les plateaux et la tête des talwegs.

Accompagner l'émergence de l'agriculture de demain. Si l'agriculture intensive domine dans les orientations agricoles avec une part d'élevage encore élevé, il est important de faciliter les opérations de diversification pour que l'activité agricole majoritairement orientée vers l'export puisse aussi être plus en interaction avec les besoins du territoire (maraîchage, accueil à la ferme, circuits courts). Les terres agricoles permettant cette diversification s'accommodent mieux de parcelles plus petites, plus proches de l'urbanisation ou peuvent même rentrer en interaction positive avec des zones préservées (périmètres de captage, espaces en lien avec le patrimoine naturel...). L'identification et la valorisation de tous ces fonciers spécifiques favorables à la diversification agricole constituent un atout pour tisser des liens économiques de proximité complémentaires aux orientations des grandes exploitations. A ce titre, les fonds de la Vallée de la Valmont et de la Vallée de la Ganzeville représentent-ils une opportunité pour des cultures en circuits courts (maraîchage, cressiculture...) accompagnant la dimension terroir que suggère la qualité spécifique de ces vallées dont la fréquentation touristique va croître avec la réalisation de la Véloroute du Lin.

2.5 CONFORTER L'AVANCE DU TERRITOIRE SUR LA TRANSITION ENERGETIQUE

Les 5 éoliennes à proximité du Cap Fagnet ont constitué un marqueur fort de l'intention du territoire de diversifier son approvisionnement énergétique de longue date, son lien marqué avec les parcs éoliens off-shore à venir, l'installation d'un parc éolien terrestre complémentaire prolongent cette dynamique vers les énergies renouvelables. Le projet de méthaniseur sur le parc des Hautes Falaises participe également de cette même dynamique. Le territoire aura avantage à tirer de sa nouvelle échelle intercommunale élargie pour mettre en œuvre des projets confortant son avance dans ces domaines.

La transition énergétique et la diminution des dépendances énergétiques sont des facteurs d'attractivité et de cohésion socio-économique. Ils sont très liés aux choix d'aménagement du territoire. Aussi s'agit-il de mettre en œuvre des directions complémentaires de travail :

- Réduire les déplacements automobiles en luttant contre l'étalement urbain, la séparation des fonctions (habitat, zones d'emplois), en favorisant toutes les alternatives à l'usage de la voiture individuelle (importance du pôle intermodal de Fécamp, du maillage modes doux...);
- Accompagner la rénovation énergétique des logements et des locaux d'activités (isolation, matériel de chauffage contemporain);
- Encourager l'augmentation de la part des énergies renouvelables dans les consommations tant des ménages que des entreprises.

La précarité énergétique est un vrai sujet notamment chez les foyers les plus modestes tant à Fécamp que dans les espaces plus ruraux. Des programmes de rénovation pourraient être accompagnés pour réduire la fracture.

2.6 DEVELOPPER LES RESEAUX DE COMMUNICATION ET LES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION

Seule la ville de Fécamp bénéficie d'un réseau ADSL. Le reste du territoire en est dépourvu, notamment la zone d'activités des Hautes Falaises, pôle d'emplois structurant. La mise en place d'un programme de développement des communications numériques permettant aux foyers, comme aux entreprises, de se raccorder au très haut débit est un levier d'attractivité important sinon une donnée d'entrée pour les entreprises contemporaines. Le Département de Seine Maritime participe au déploiement du très haut débit par le biais de conventions. Afin d'entamer une amélioration de l'offre numérique, l'Agglomération affiche la volonté de s'engager dans la première tranche du programme de développement du syndicat d'aménagement numérique en privilégiant le déploiement de la fibre plutôt que la montée en débit.



CHAPITRE 3

LA GEOGRAPHIE ET LA QUALITE PAYSAGERE POUR GUIDER L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Note : ce chapitre s'appuie notamment sur la carte « Bâtir les éléments de centralité profitables à tous » qui se trouve à la suite du point 3.3 puis en fin de chapitre sur la carte « la trame verte et bleue au service du territoire » qui se trouve à la suite du point 3.5.

Le territoire de l'agglomération de Fécamp Caux Littoral appartient au Pays de Caux. L'Atlas des paysages de la Haute Normandie (2010) y identifie deux unités majeures.

Le *Caux Maritime* porte subtilement l'influence de la mer sur le plateau agricole jusqu'à l'ouverture spectaculaire depuis les falaises majestueuses de la Côte d'Albâtre sur les horizons marins. Les vallées offrent des ambiances apaisantes et des transitions plus douces tout en permettant l'accès à la mer.

La deuxième unité est celle des *vallées littorales*, pour l'agglomération, cela correspond à la Valmont, véritable pépite, aux patrimoines paysager, naturel et bâti remarquables, qui offre un cadre de vie valorisant. Cette offre de paysage participe de l'attractivité et la qualité de vie du territoire.

Ces structures paysagères et géographiques donnent aussi des clés de lecture pour penser de manière cohérente l'organisation et les aménagements futurs, dans toutes leurs composantes.

L'attrait de ce territoire invite à proposer des itinéraires révélant différentes qualités paysagères :

- La route des falaises, RD940, qui longe la côte et permet de découvrir les itinéraires d'accès aux principaux points d'intérêt du littoral. Cet axe mérite un traitement particulier, il offre à l'Ouest des paysages plus maritimes et à l'Est des paysages plus typiques du plateau de Caux. C'est une forme de ligne de partage entre les deux visages du plateau.
- La route des châteaux et clos mesures, RD926, elle donne à voir les paysages remarquables du plateau de Caux en traversant un territoire marqué par les clos mesures et les nombreux châteaux et leurs parcs boisés. Les abords de cet itinéraire doivent faire l'objet du plus grand soin pour conserver ce panorama rare qui semble exister pratiquement depuis Fauville jusqu'à Fécamp via cette départementale.
- La route du fond de vallée de la Valmont. Cet itinéraire nous conduit dans un paysage luxuriant ou patrimoine naturel et culturel se font échos. Ici, la maîtrise de l'urbanisation et des transitions entre séquence doivent garantir l'intérêt de cet itinéraire (Cf. : carte « Bâtir les éléments de centralité profitables à tous »).

3.1 CONSERVER UN PLATEAU MAJESTUEUX ET METTRE EN SCENE LES BOURGS PAR LA MAITRISE DE LEURS ABORDS

Le grand paysage se structure par de larges ouvertures agricoles, l'accompagnement du bâti sur le plateau par les clos mesures et la maîtrise de l'étalement urbain. Il est important de maintenir des coupures d'urbanisation entre les différents bourgs et villes afin de préserver leur identité, faciliter la valorisation agricole du territoire et de garantir des vues. Ainsi le maintien de coupures d'urbanisation le long de la RD940 entre Les Loges et Froberville mais également entre Saint-Léonard et Fécamp assure-t-il la lisibilité des caractères littoral et rural du territoire. La définition d'une limite qualitative entre urbanisation et agriculture est une nécessité pour conforter les qualités paysagères héritées de la structuration du plateau de Caux par les Clos-Masures. Ainsi, la mise en place de lisières plantées ceinturant et accompagnant le développement urbain et celui des espaces d'activités économiques constitue-il un faire-valoir, un apport pour la biodiversité et une manière de bien maîtriser les aléas climatiques.

Maintenir la cohérence des grands paysages de plateau. Entre les vallées de la Valmont et celle de la Ganzeville, la portion de plateau traversée par la RD926 apparaît particulièrement attrayante. En effet, les clos mesures en bon état, les grandes propriétés arborées et les villages contenus se succèdent au milieu de la plaine agricole donnant à voir un paysage très lisible dont il serait souhaitable de maintenir la cohérence à terme. En effet, le cadre de vie y est très valorisant et l'image de marque du territoire s'en trouve enrichie.

Requalifier les paysages fragilisés. Le plateau est à la fois puissant et fragile. Il semble puissant par son ampleur, ses structures paysagères (les clos mesures) et fragile car il suffit de quelques pavillons qui sortent des clos au milieu de la plaine pour casser l'harmonie et la majesté de ce paysage. Ces dernières années le développement rapide de certaines communes bien desservies par des axes routiers structurants, bénéficiant de réseaux, s'est fait sans grande attention au paysage. Il convient d'en rattraper les excès par la mise en place de lisières végétales et de penser des opérations nouvelles plus en lien avec les centre-bourgs (logique de densification, de valorisation de friches) et conçu dès l'amont au regard des qualités des bourgs typiques du plateau de Caux. Si des limites d'extension ne sont pas posées, l'urbanisation suit les réseaux créant des couloirs sans qualité le long des axes routiers. L'urbanisation doit être pensée en fonction d'objectifs de qualité de vie et de cadre de vie. L'urbanisation linéaire doit être circonscrite pour garder une forme aux villes et villages et créer de véritables lieux de vie.

3.2 PRESERVER L'INTIMITE ET DEVELOPPER LES QUALITES D'ACCUEIL DES VALLEES DE LA VALMONT ET DE LA GANZEVILLE

Les vallées de la Valmont et de la Ganzeville sont marquantes par l'aspect prononcé de leur relief mais leurs qualités paysagères s'appuient sur des aspects simples et fondamentaux :

- Un fond de vallée dans lequel il est important de sentir et mettre en scène la présence de l'eau (la Valmont, les ballastières, les moulins, les élevages piscicoles...);
- Des coteaux boisés dont il faut assurer la continuité car ils marquent une limite franche sur le haut des coteaux entre plateau et vallée. Ils amplifient l'échelle de la vallée, son côté luxuriant et apaisant ;

La Véloroute du Lin est un levier intéressant pour installer un itinéraire qualitatif de fond de vallée pour et en penser les étapes marquantes.

A l'échelle de la vallée, la maîtrise de l'urbanisation (éviter l'étalement suivant l'axe de la vallée ou une remontée trop importante sur les coteaux) doit garantir une alternance ville, nature, agriculture (et pisciculture) nette pour assurer une lisibilité des différentes entités la composant. Il est important que chaque secteur clé affirme ses singularités et qualités particulières pour créer des repères :

- Valmont doit préserver son site d'exception marqué par la diversité et la qualité de son patrimoine ;
- Le fond de vallée en entrée Est de Fécamp doit retrouver son identité de confluence, son lien avec l'eau (nombreux biefs et bras de rivière à révéler) et saisir l'opportunité de la vélo-route pour requalifier et clarifier son statut entre habitat et activité économique ;
- Le cœur de Fécamp doit continuer à affirmer son paysage portuaire, balnéaire et urbain de caractère tout en valorisant son offre patrimoniale, en poursuivant la dynamique du Site Patrimonial Remarquable.

3.3 « CULTIVER » LES SPECIFICITES LITTORALES DU TERRITOIRE

Les falaises de calcaires du littoral de la côte d'Albâtre constituent un paysage connu et prisé à la fois par les habitants mais aussi par les touristes. L'Opération Grand Site représente une opportunité pour la valorisation des paysages auprès des habitants et des visiteurs mais s'arrête au nord de Fécamp alors même que les qualités de l'ensemble du littoral de l'agglomération sont importantes et complémentaires. Il serait souhaitable de faire essaimer les bonnes pratiques qui auront été développées dans l'Opération Grand Site pour y intégrer des sites de grande qualité au-delà du Cap Fagnet. Plus généralement, la préservation des milieux naturels qui composent la richesse faunistique, floristique et paysagère du littoral reste une priorité.

Faciliter les accès à la mer. Le fond d'Etigue et la vailleuse de Vaucottes à Vattetot-sur-mer, la vailleuse de Grainval à Saint-Léonard, le val de la mer à Senneville-sur-Fécamp doivent être valorisés afin de pouvoir développer l'offre balnéaire et l'étendre au-delà des principaux sites de Fécamp, Yport, Saint-Pierre-en-Port, Petites Dalles et Grandes Dalles. Cette valorisation doit notamment se traduire par des liens facilités aux sentiers de randonnées piétons et vélos, dont la continuité assurera des accès aux sites via les modes doux et contribuera à la diversification de l'offre touristique.

Préserver les richesses du littoral et les faire découvrir. Les espaces remarquables du littoral et les autres sites naturels protégés peuvent être des sites à privilégier pour l'accueil d'infrastructures légères en lien avec la mise en valeur de la frange littorale, notamment en lien avec l'OGS.

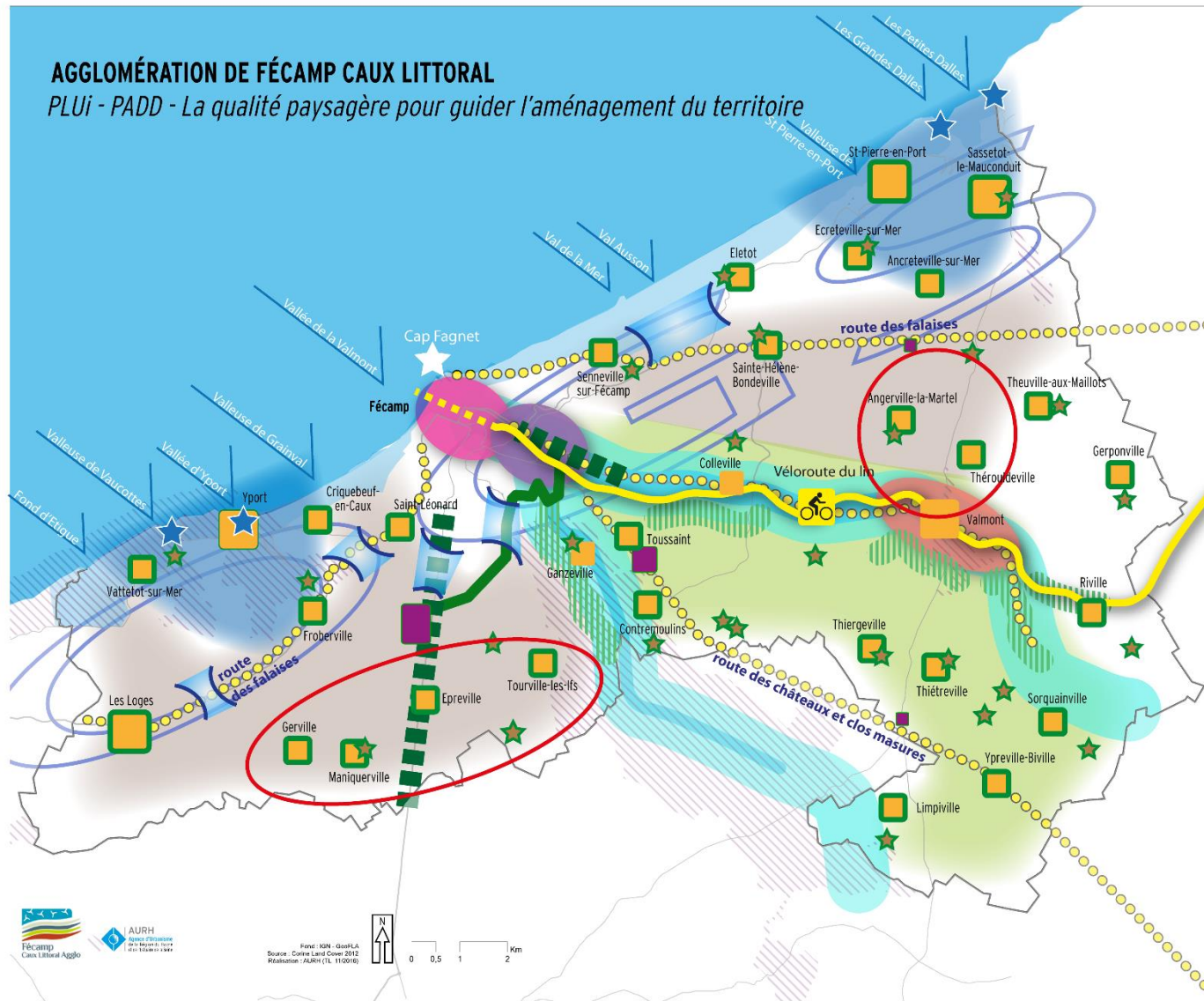
Prendre en compte des risques littoraux qui s'amplifient. Le littoral est fait d'opportunités multiples pour le territoire, à condition de prendre en compte et d'anticiper les dynamiques naturelles que sont les risques. Ainsi l'érosion naturelle des falaises et les risques de submersion marine doivent être intégrés comme des composantes à part entière de l'ensemble des projets.

Les coupures d'urbanisation au titre de la loi Littoral permettent d'éviter de créer des linéaires bâtis continus le long des voies longeant le littoral. Elles contribuent à la bonne maîtrise de l'urbanisation, la garantie des vues et des accès, et favorise l'établissement de corridors écologiques.

Un aspect marquant du littoral de l'agglomération apparaît autour de la **forme des stations balnéaires et la qualité des villas de bord de mer** (à Vaucottes, Yport, Grandes Dalles et Petite Dalles). Cette signature historique très qualitative de ce littoral mérite de mettre en œuvre des dispositifs de préservation et de valorisation.

AGGLOMÉRATION DE FÉCAMP CAUX LITTORAL

PLUi - PADD - La qualité paysagère pour guider l'aménagement du territoire



- Orientations**
- Conserver un plateau majestueux**
 - Maintenir la cohérence des grands paysages de plateau : paysage ouvert, clos-masure, parcs et châteaux
 - Requalifier les paysages fragilisés par une urbanisation mal maîtrisée
 - Renforcer ou créer une lisière végétale pour établir une limite qualitative entre agriculture et bâti. Urbaniser en confortant le bourg
 - Stopper ou prévenir l'urbanisation linéaire et recentrer les constructions sur les coeurs de bourgs
 - Inscrire les zones d'activités économiques principales dans les grandes logiques paysagères du plateau de caux
 - Valoriser et protéger les châteaux, manoirs et clos masure remarquables
 - Soigner les grandes entrées d'agglomération (notamment RD 925 et RD 150)
 - RD 486 : conserver la qualité paysagère de l'accès sud-est de Fécamp (vue mer, respiration agricole...)
 - Préserver l'intimité et développer les qualités d'accueil des vallées de la Valmont et de la Ganzville**
 - Préserver la qualité paysagère des vallées (présence de la nature, ambiances liées à l'eau, patrimoine...)
 - Compléter la trame boisée des coteaux pour maintenir une limite paysagère claire entre vallée et plateau
 - Valmont : préserver un site d'exception marqué par la qualité et la diversité du patrimoine
 - La Véloroute du Lin : un «projet levier» pour établir un itinéraire doux qualitatif (tracé, abords, étapes)
 - Un fond de vallée à requalifier : reconquête des berges de rivières et intégration de la véloroute, lisibilité des secteurs urbains et d'activité économique
 - Fécamp : un paysage portuaire, urbain et littoral de caractère à conforter - Une offre patrimoniale à valoriser dans la dynamique de l'AVAP. Un site cadré par des coteaux boisés à renforcer
 - «Cultiver» les spécificités littorales**
 - Protéger les espaces proches du rivage (loi littoral)
 - Valoriser et conserver le caractère des sites et villégiatures balnéaires
 - Valoriser et protéger les vallées habitées ou sauvages
 - Mettre en oeuvre les coupures d'urbanisation au titre de la loi littoral
 - Préserver le patrimoine bâti balnéaire (villas)
 - Étendre l'Opération Grand Site (OGS) au-delà de Fécamp jusqu'aux extrémités de l'agglomération
 - Cap Fagnet : un point de vue remarquable sur Fécamp et un site emblématique à préserver
 - Proposer des itinéraires révéant la qualité paysagère du territoire intercommunal**
 - Donner à voir un territoire de qualité (tourisme et image du territoire)
 - Contexte**
 - Site classé ou inscrit
 - Limite de la communauté d'agglomération



Fond : KGN - GoupLA
Source : Contrat Local de Coteau 2016
Réalisation : AURH (11/10/16)



3.4 GERER UNE RESSOURCE EN EAU ABONDANTE ET QUALITATIVE

Affirmer son statut de territoire « château d'eau » et assurer la qualité de l'eau. L'eau douce de ses sous-sols alimente à la fois les habitants de son agglomération, mais également une grande partie de la population de l'agglomération havraise, soit un total de près de 280 000 personnes. La vigilance vis-à-vis de la protection des nappes phréatiques, rendues très vulnérables par le caractère karstique des sols, est une nécessité. Cela passe par :

- un accompagnement dans la mise en place de pratiques agricoles plus respectueuses de la ressource (maintien des surfaces en herbes, diminution des intrants et autres produits phytosanitaires), au niveau des aires d'alimentation des captages et plus particulièrement des aires des captages Grenelle : Le Vivier (Valmont), Le Gohier (Fécamp), Le Bois de la Vierge (Yport) ;
- la maîtrise des ruissellements des eaux pluviales et plus particulièrement au niveau des zones de vulnérabilité des ressources (karsts, bétouilles), en privilégiant les moyens d'hydraulique et le maintien d'une végétation permanente (herbe, arbustes, arbres) ;
- une exemplarité dans la gestion de l'eau potable : adéquation entre les nouveaux besoins et la ressource, rendement des réseaux, pratiques agricoles économes en eau.

Les réseaux : un maillage déterminant dans l'organisation du territoire. Dans une logique de réduction de la consommation foncière, l'organisation du territoire autour de ses réseaux, permet non seulement de limiter l'étalement urbain, mais diminue aussi pour la collectivité les coûts que représentent l'étirement de ces différentes canalisations. Ainsi, les projets de développement devront-ils se concentrer en priorité autour des zones bénéficiant non seulement d'un raccordement au réseau d'eau potable, mais également au réseau des eaux usées.

Dans cette logique, il sera nécessaire de veiller au dimensionnement des capacités des stations de traitement des eaux usées et à leurs bonnes performances afin que leurs rejets ne viennent pas altérer les milieux naturels ou les eaux souterraines.

Dans les zones non desservies par les réseaux, l'urbanisation sera fortement restreinte et la mise aux normes des systèmes d'assainissement individuels devra être une priorité.

Assurer une gestion collective de l'eau. Les communes doivent agir de concert pour diminuer les ruissellements et empêcher l'érosion des sols. Ce travail doit se traduire par une lutte intégrée et durable contre les phénomènes de ruissellements via la limitation de l'imperméabilisation des sols, notamment par la sauvegarde des terres agricoles, la conception et l'entretien d'ouvrages pour retenir et freiner l'eau au niveau des axes de talweg depuis les plateaux jusqu'aux fonds des vallées, en partenariat avec le monde agricole et les syndicats de bassins versants. Un projet d'échelle intercommunale permet d'affirmer la solidarité des communes de plateau vis-à-vis des communes de vallée afin de limiter les risques encourus en aval.

Au niveau des coteaux les plus exposés à ces problématiques la plantation de boisements devra être favorisée.

3.5 UN PROJET FEDERATEUR : LA TRAME VERTE ET BLEUE AU SERVICE DU TERRITOIRE

Note : cette sous-partie s'appuie notamment sur la carte « la trame verte et bleue au service du territoire » qui se trouve au terme de ce chapitre.

La trame verte et bleue, un canevas à préserver et renforcer (cf. carte la trame verte et bleue au service du territoire ci-dessous). La richesse écologique du territoire est soulignée par la présence de trois sites Natura 2000 : les ZSC Littoral Cauchois (FR2300139) et Réseau de cavités du nord-ouest de la Seine-Maritime (FR2302001) et la ZPS Littoral seino-marin (FR2310045). Ils composent le socle de la trame verte et bleue du territoire.

Cette trame verte et bleue est composée de réservoirs de biodiversité reliés entre eux par des structures naturelles, continues ou non, appelées corridors. Sur le territoire, les valleuses, les vallées boisées et humides ainsi que les cours d'eau qui les traversent, la Valmont, la Ganzeville et leurs affluents, constituent les réservoirs de biodiversité à protéger. Les pelouses sèches et les écosystèmes des falaises qui longent le littoral, les structures végétales (talus, fossés, clos mesures, haies, bosquets) et les mares des plateaux à dominantes agricoles jouent principalement le rôle de corridors. La préservation et le renforcement des composantes de la trame verte et bleue garantissent l'équilibre écologique du territoire, le bon fonctionnement des écosystèmes et la préservation de la biodiversité.

La rareté des zones humides invite à une logique de forte préservation à leur égard principalement au niveau de la Ganzeville, écriin de nature exceptionnel encore préservé, mais également vis-à-vis de celles que l'on retrouve dans la vallée plus aménagée de la Valmont.

Assurer les continuités écologiques. Les liens écologiques qu'il convient d'assurer ont été esquissés par le SCoT des Hautes Falaises. Le projet de l'agglomération précise ces continuités écologiques à consolider. Ainsi devront-elles d'abord être assurées tout au long des fonds de vallées humides de la Valmont et de la Ganzeville, mais également le long de la frange littorale. Les enjeux de continuité de ces espaces dépassent le territoire et viennent s'inscrire dans des enjeux de portée régionale.

Les continuités écologiques à préserver, renforcer ou créer se situent :

- entre les valleuses et les vallées du littoral avec une attention particulière à porter au niveau de Saint-Léonard, porte d'entrée de Fécamp ;
- entre les vallées d'Yport et de la Valmont ;
- entre la vallée d'Etretat remontant au niveau du bois des Loges, et les vallées de la Valmont et de la Ganzeville en passant entre autres par Maniquerville et Tourville-les-Ifs.

Les connexions entre la vallée de la Durdent et celle de la Valmont sont à consolider notamment au niveau de Thietreville et Riville.

Un plateau agricole à « étoffer ». Au nord de la Valmont, le plateau agricole possède peu de richesses écologiques à l'exception de zones où se concentrent un nombre important de mares et quelques structures de types clos-masures. Dans ces secteurs, la préservation et la création de nouvelles mares est un moyen de maintenir la biodiversité ordinaire, tout comme la définition de cadres à l'urbanisation par des transitions arborées aménagées entre les zones urbaines, les zones d'activités et les zones agricoles sont un autre moyen de renforcer la biodiversité tout en participant à la lisibilité du paysage.

Au sud de la Valmont se trouvent des organisations de type clos-masures où se concentrent également des mares qui viennent former de véritables zones de refuge pour la biodiversité. Ces structures, typiques du Pays de Caux, sont à préserver.

Mettre la multifonctionnalité de la trame verte et bleue au service du territoire. Protéger, renforcer et mettre en valeur les composantes de ce réseau naturel, doit favoriser le maintien de la biodiversité mais également structurer le territoire, participer à son attractivité, à un cadre de vie de qualité et favoriser sa résilience.

- **Gestion du risque ruissellement et érosion**

Le maintien en herbe, le renforcement ou l'aménagement de boisements au niveau des coteaux des vallées et valleuses et de leurs abords mais aussi des axes de talwegs doivent permettre d'étirer les richesses écologiques des vallées et du littoral vers les plateaux en plus de participer à la limitation des ruissellements et réduire l'érosion des sols, particulièrement sur les secteurs de ruissellements torrentiels.

- **Mobilités douces**

Les fonds de vallées et la frange littorale constituent le socle d'un réseau de parcours piétons et cyclables (véloroute du lin, EV4). La vallée de la Valmont et de la Ganzville sont propices au développement d'infrastructures douces pouvant bénéficier à la fois aux habitants et aux touristes. L'accompagnement végétal de ces « infrastructures douces » (exemple : haies champêtres) constitue un levier pour étoffer la trame verte et bleue en mettant en place des continuités écologiques. Les prolongements possibles de ces axes modes doux notamment sur les plateaux peu pourvus en matière de biodiversité apportent de véritables opportunités de continuités écologiques nouvelles. Cette possibilité pourrait s'imaginer avec une boucle locale (Colleville, Tourville-les-ifs, Epreville, Froberville, Les Loges) - cf. Carte « Consolider les relations avec l'extérieur et favoriser le report modal ».

Ainsi accompagner le projet de voie verte déjà prévu entre Les Loges et Froberville par une attention particulière aux plantations favorisant le développement de continuités écologiques participerait de la mise en place rapide de premiers tronçons favorables aux modes doux et à la biodiversité.

- **Nature en ville**

La trame verte et bleue peut également irradier jusque dans les communes en se déclinant au travers d'espaces verts publics, d'arbres d'alignements, d'espaces libres qualitatifs).

A Fécamp, le renforcement des liens naturels qui existent entre le littoral et la vallée de la Valmont par des aménagements qualitatifs (renaturation de berges, arbres d'alignements, espaces verts etc.) est un moyen de favoriser la biodiversité mais participe également à la valorisation du cadre de vie des habitants. De tels aménagements en lien avec les mobilités douces est aussi un moyen d'inciter à la découverte de l'arrière-pays.

De manière générale, dans les fonds de vallée (Fécamp, Valmont, Colleville) où le risque d'inondation est présent (PPRI, zones de débordement de cours d'eau), les terrains soumis à ces risques peuvent être des zones à privilégier pour l'accueil d'espaces publics qualitatifs où le caractère naturel prédomine.



CHAPITRE 4

ACCUEILLIR EN RENFORÇANT LES LIEUX D'INTENSITE DU TERRITOIRE

4.1 CONSOLIDER LE MAILLAGE DE COMMERCES ET DE SERVICES AU PROFIT DE LA QUALITE DE VIE

Par ses équipements et ses services, **Fécamp est le pôle urbain structurant** à l'échelle de son bassin de vie. Pour conforter cette position il doit renforcer son attractivité commerciale et de services en centre-ville à destination de l'ensemble des populations (habitants, actifs, touristes). Des espaces publics repensés à l'échelle du cœur d'agglomération faciliteront les cheminements et les parcours piétons chaland. La recherche et le développement de complémentarités avec Goderville et Valmont profiteront au pôle de Fécamp.

Les communes des Loges, d'Yport, de Saint-Pierre-en-Port et Sassetot-le-Mauconduit par la qualité de leur offre commerciale et de services constituent des pôles de proximité importants pour les habitants. Ces communes devront conserver les services et commerces de proximité indispensables à la qualité de vie et à l'animation du territoire. La qualité des espaces publics et une gestion raisonnée du stationnement sont également importantes et contribuent à l'attractivité de ces pôles.

Les communes rurales dotées en commerces et services doivent conserver leur rôle d'accueil des nouvelles populations attirées par l'espace et le cadre de vie dans un contexte d'équilibre avec les espaces naturels et agricoles, gages de leur identité. Pour pérenniser et optimiser l'offre en équipements publics, il s'agira de trouver des mutualisations possibles entre communes (sports, animations et évènements festifs, culture, ...).

4.2 ACCUEILLIR L'URBANISATION DANS UN CADRE MAITRISE : CREER DE VERITABLES ESPACES DE VIE

Limiter la consommation d'espace, exploiter les terrains équipés et desservis.

Pour trouver les localisations les plus favorables à l'accueil de nouvelles constructions, l'agglomération organisera une politique d'identification des friches et des espaces non bâtis dans les communes structurantes et centre-bourgs ruraux. En plus de réduire l'impact de la construction sur les terrains agricoles, cet objectif permet de réduire les coûts liés à l'extension ou au renforcement des réseaux.

Avec un objectif de compatibilité avec les prescriptions du SCoT, le territoire définira des secteurs d'extension urbaine aux densités comprises entre 14 et 30 logements par hectare selon leur localisation. A l'échelle de l'agglomération, l'objectif est de réduire la consommation foncière de 50%.

En dehors de la zone agglomérée de Fécamp, les réseaux existants capacitaires ne doivent pas guider seuls l'urbanisation future au risque d'accentuer des localisations linéaires le long des voies et de nuire à la cohérence des ensembles bâtis en milieu rural.

L'urbanisation dans les bourgs identifiés sera privilégiée afin d'épaissir et de consolider les lieux d'intensité du territoire siège de la vie locale.

Recentrer la consommation foncière pour optimiser le fonctionnement et la préservation du territoire

Afin de conforter le bon fonctionnement du cœur d'agglomération de Fécamp, la production de logements doit être concentrée sur le secteur aggloméré de Fécamp et Saint-Leonard. Les habitants y trouvent emplois, commerces et services en minimisant leurs déplacements et en ne consommant pas les terres agricoles.

De par la qualité exceptionnelle des terres arables du pays de Caux, le caractère unique et exceptionnel des structures de clos-masures, ainsi que les fonctions associées existantes dans les centres-bourgs, l'objectif majeur consistera à stopper le mitage et à conforter les centralités rurales. Un soin particulier sera accordé à l'inscription paysagère des extensions urbaines et la création de lisières qualitatives entre les espaces agricoles et les secteurs bâtis.

Au-delà du secteur aggloméré de Fécamp et Saint-Leonard, principal secteur de production de logements, la réhabilitation et la production de logements devront se faire suivant le gradient de priorité au lieu considéré fixé sur la carte « Accueillir en renforçant les lieux d'intensité » :

▪ 1-Densification des lieux d'intensité

L'analyse des documents d'urbanisme montre des capacités importantes de densification révélant un volume de construction potentiel pour les 10 prochaines années supérieur aux orientations communales du SCoT et largement supérieur aux constructions réalisées sur ces 10 dernières années. Le choix à opérer pour sélectionner les parcelles participant à l'effort de construction en densification devra se faire au regard :

- de la proximité des centres-bourgs ;
- de la capacité et de la rentabilisation des réseaux ;
- de l'impact sur l'économie agricole ;
- et de maintien des qualités paysagères des sites.

Le PLUi traduira ces espaces soit sous forme de secteur de constructibilité limitée (STECAL), soit sous forme de secteur possédant des orientations d'aménagement et de programmation (avec des densités minimales issues des orientations du SCoT).

▪ 2-Confortation et extensions des centre-bourgs équipés

Au-delà du comblement des dents creuses par densification de l'habitat prioritairement dans les centres-bourgs constitués, les extensions de l'urbanisation participeront au développement et au confortement des centralités. Le choix des espaces d'extension se fera au regard de la proximité immédiate, notamment piétonne, des équipements scolaires et autres équipements publics (place, aires de jeux, espaces de loisirs et sportifs), ainsi qu'au regard de la présence des réseaux et des investissements publics récents. La recherche du moindre impact sur les activités agricoles (proximité des bâtiments d'élevage, cohérence foncière des exploitations) permettra également de guider les choix vers les espaces les plus adéquats.

Le choix à opérer pour sélectionner les parcelles participant à l'effort de construction en extension de l'urbanisation devra se faire au regard :

- de la proximité des équipements publics (logique de sites) ;
- de la rentabilisation ou des extensions mesurées des réseaux ;
- et de l'impact sur les activités agricoles.

Le dimensionnement des zones se fera au regard des potentiels et des densités attribués par le SCoT pour chacune des communes. Cette capacité de construction sera ajustée au regard des besoins calculés pour ces 10 prochaines années et de la situation constatée ces 10 dernières années.

Dans chacune de ces zones d'extension, les orientations d'aménagement et de programmation devront prescrire des règles sur :

- l'insertion paysagère des opérations dans les sites (lisières entre espaces bâtis et espaces agricoles ou naturels) ;
- le développement, le raccordement, la complémentation des liaisons douces ;
- les différentes typologies de structures viaires afin d'optimiser l'espace et de sécuriser les usages.

■ 3-Densification ponctuelle des hameaux constitués

La consommation foncière des 10 dernières années révèle une diffusion géographique des constructions participant parfois au mitage du territoire, à sa déstructuration paysagère, ainsi qu'au renforcement de hameaux non équipés auparavant diffus.

Le choix de densifier exclusivement les hameaux constitués (voir repérage sur la carte dédiée) ne pourra se faire qu'à minima et seulement au cas par cas. L'analyse du territoire intercommunal révèle des espaces de vie constitués possédant ou non des équipements, commerces ou services. Les hameaux possédant des fonctions diverses (espaces communs, équipements publics, etc.), desservis par l'ensemble des réseaux et possédant une capacité suffisante - hameaux constitués - sont concernés.

■ 4-Arrêt de l'urbanisation des clos-masures pour assurer leur préservation

Les clos-masures forment une structure paysagère et bâtie exceptionnelle et unique. Le SCoT recommande :

- d'intégrer les clos-masures en tant qu'ensembles patrimoniaux, de cadre de vie et de travail ;
- de valoriser et promouvoir l'image de l'agriculture cauchoise qui bénéficie d'une signature unique au monde et très valorisante à travers les clos-masures.

L'expérience montre que la grande majorité des expériences d'urbanisation des clos-masures aboutisse à l'abattage des alignements arborés qui créent leur cadre paysager valorisant et unique. Aussi une logique de préservation et de rénovation forte s'impose-t-elle désormais.

Celle-ci doit tenir compte de la diversité des situations :

- les clos-masures ayant un usage agricole doivent voir leur activité confortée et les propriétaires être invités à pérenniser ce capital patrimonial architectural et paysager.
- la vocation des clos-masures ayant perdu leur usage agricole doit être pensée en fonction de leur taille, leur état, leur desserte par les réseaux, la qualité du patrimoine végétal et bâti :
 - si l'état de conservation de la structure arborée et du bâti recouvrent un caractère exceptionnel, il devra être envisagé une reconnaissance et une protection réglementaires telles que celles proposées dans le code de l'urbanisme ;
 - si la destination est l'accueil d'un espace public et/ou d'un équipement, une orientation d'aménagement spécifique devra être établie.

■ 5-Les changements de destination considérés comme un potentiel de logements à créer sous conditions

Les changements de destination dans le cadre de bâtis ayant perdu leur vocation agricole seront considérés comme un potentiel de logements à créer. Ils seront déterminés au regard des critères suivants :

- une surface suffisante pour recevoir une habitation (> à 50 m²)
- une structure existante (charpente, murs)
- un caractère patrimonial (briques, silex, colombages, ...)
- présence ou coût d'extension ou de renforcement des réseaux accessibles (eau et électricité)

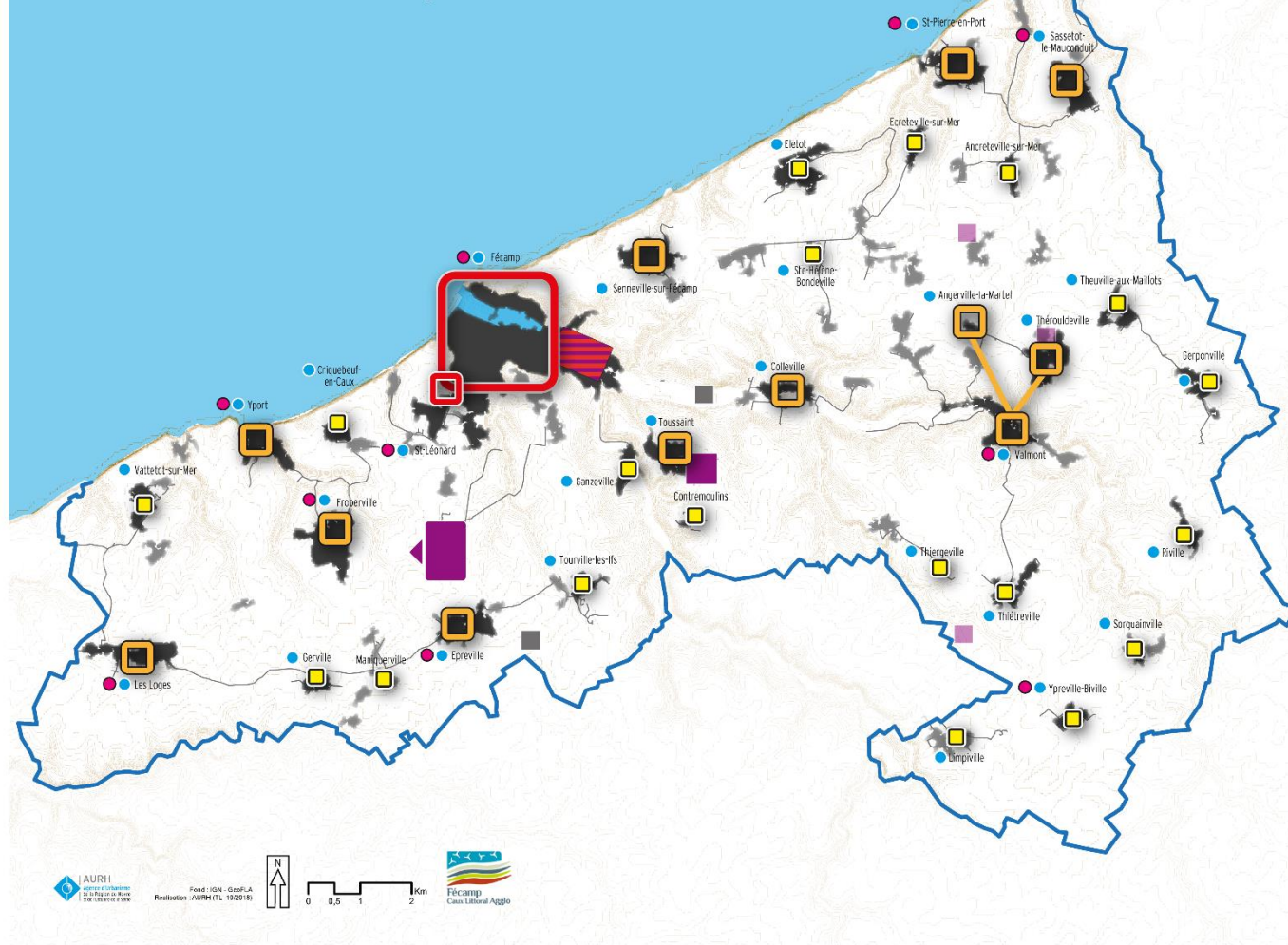
Seule la réhabilitation de l'existant sera autorisée, il ne sera pas possible de créer de nouveaux bâtiments d'habitation.

Le tableau ci-dessous indique la répartition attendue sur la production de logements sur le territoire.

Secteur	Production	Objectif de production de logements pour 10 ans
Secteur aggloméré, de forte production (2)	Forte	670
<i>Sur Fécamp</i>		600
<i>Sur Saint-Léonard</i>		70
Communes à forte polarité (8) : <i>Colleville, Epreville, Froberville, Les Loges, Saint-Pierre-en-Port, Sassetot-le-Mauconduit, Toussaint, Yport</i>	Modérée	480
Communes en réseau (4) : <i>Angerville-la-Martel, Senneville-sur-mer, Fécamp, Thérouldeville, Valmont</i>	Plus modérée	200
Communes rurales (19) : <i>Ancretteville-sur-mer, Contremoulins, Criquebeuf-en-Caux, Ecreteville-sur-mer, Eletot, Ganzeville, Gerponville, Gerville, Limpiville, Maniquerville, Riville, Sainte-Hélène-Bondeville, Sorquainville, Theuville-aux-Maillots, Thiergeville, Thiétreville, Tourville-les-Iffs, Vattetot-sur-mer, Ypreville-Biville</i>	Mesurée	450
TOTAL	-	1800

AGGLOMÉRATION DE FÉCAMP CAUX LITTORAL

PLUi - PADD - Accueillir en renforçant les lieux d'intensité



Orientations

- Secteur urbain et coeur de bourg : densification et extension autorisées > secteur d'urbanisation prioritaire de la commune
- Hameaux constitués : densification possible
- Requalifier et densifier les espaces d'activités économiques de Fécamp (fond de vallée)
- ◀ Proposer une extension à l'Ouest de la ZA des Hautes Falaises en adéquation avec les besoins des acteurs économiques
- Conforter et développer la ZA de Toussaint
- Autres ZA : rester dans les capacités existantes
- Reconvenir les sites Bacardi et de L'Épinay

Orienter la production de logements dans les petites villes, les bourgs ruraux et les principaux hameaux pour consolider l'armature du territoire

Une répartition des nouveaux logements adaptée aux polarités et au niveau d'équipement de chaque commune

- production mesurée
- production modérée
- production importante (secteur aggloméré de Fécamp et Saint-Léonard)

Contexte

- Limite intercommunale
- Réseau d'assainissement collectif
- Courbes de niveau (équi 5m)
- Au moins 3 commerces et/ou services
- Ecole(s)

Aménager des espaces publics, penser les aménités et l'accueil dans les nouveaux espaces de vie.

La qualité du cadre de vie et la définition des espaces de rencontre des habitants se jouent à l'échelle des villes comme à celle des centre-bourgs sur la capacité à offrir des espaces publics agréables, valorisant et à la mesure des besoins (place, placettes, venelles piétonnes, alignements d'arbres, espaces de jeux...). Le patrimoine bâti constitue également une composante importante à défendre pour la valorisation du territoire. Enfin, les manières de vivre et les besoins en logements évoluent. Pour satisfaire ces attentes contemporaines, l'organisation de nouveaux quartiers d'habitations, l'émergence de nouvelles formes bâties innovantes plus respectueuses de l'environnement doivent être encouragées et accompagnées. La mise en scène de ces nouveaux espaces habités doit être finement pensée notamment au niveau des coteaux des vallées. En effet, ces secteurs sont les plus à même d'accueillir une urbanisation nouvelle lorsque les fonds de vallées sont composés de zones inondables ou de secteurs de fort intérêt écologique. Ainsi ces espaces qui se laissent voir doivent à la fois penser leur intégration paysagère mais aussi la prise en compte et la gestion des ruissellements.

4.3 DEPLOYER UNE OFFRE DE LOGEMENTS EQUILIBREE ET REpondant A LA DIVERSITE DES BESOINS

Aux confins de plusieurs grandes zones d'emploi, le territoire de l'agglomération connaît une certaine attractivité résidentielle. L'arrivée de nouveaux ménages sur le territoire et leur possibilité d'y réaliser leur parcours résidentiel est une condition nécessaire au maintien de cette dynamique.

L'attractivité résidentielle de l'agglomération. Avec près de 150 logements réalisés chaque année, le territoire produit 35% de logements en moins qu'envisagé dans les objectifs fixés par le SCoT (232 logements). Malgré cet effort de construction, la population de l'agglomération s'est stabilisée à près de 39 000 habitants, la population de Fécamp qui déclinait s'est stabilisée sur la dernière période intercensitaire à 19 400 habitants. Cet état est principalement lié à un solde migratoire légèrement négatif à l'inverse des autres communes de l'agglomération qui bénéficient d'une arrivée constante de population venant de la ville centre et de l'extérieur.

Des enjeux différenciés pour un regain d'attractivité. Le parc de logements de la ville de Fécamp est bien diversifié autour d'un parc locatif privé, d'un parc social et de logements occupés par leurs propriétaires. Bien que la demande sociale reste mesurée, le maintien de ces grands équilibres dans le parc est à conserver. Cette orientation doit notamment permettre de répondre aux besoins des populations spécifiques présentes sur le territoire : ménages très modestes, jeunes en difficulté, personnes âgées et/ou handicapées.

Par ailleurs, plusieurs objectifs sont à poursuivre :

- **Réduire la vacance dans le parc du centre-ville de Fécamp.** Cet objectif prolonge les actions déjà lancées sur le centre-ville en matière d'amélioration de l'habitat. La réussite de ce projet passe par une action transversale où l'habitat est un élément d'une politique plus large de requalification du centre-ville (mise en valeur de l'espace public, amélioration des commerces...). Ces actions se feront au bénéfice de la vitalité du centre-ville en y apportant des habitants qui sont autant d'animateurs, d'actifs et de consommateurs. Une action de requalification du parc privé visant principalement les quartiers du Port jusqu'à Saint Ouen est à mettre en œuvre. Elle sera à considérer au regard des précédentes campagnes d'amélioration de l'habitat notamment en visant de nouveaux objectifs :
 - Solvabiliser les propriétaires modestes non éligibles aux aides de droit commun
 - Viser les propriétaires bailleurs pour améliorer le parc privé et développer une offre locative de qualité
 - Requalifier des immeubles et îlots en usant des volets coercitifs des dispositifs.

Le bâti ancien du cœur d'agglomération ne correspond plus nécessairement aux besoins des ménages (petites surfaces, peu d'espaces extérieurs). Il devra être possible d'expérimenter et adapter ces logements, souvent vétustes, pour qu'ils répondent aux aspirations des ménages et exigences de la vie contemporaine pour trouver un regain d'attractivité. La démolition de certains îlots ou bâtiments très vétustes sera envisagée.

Cette opération pourrait être étendue aux cœurs de bourgs des communes qui présentent un bâti ancien pouvant être amélioré notamment autour de Valmont, Saint Pierre en Port, Yport.

En dehors du volet coercitif faisant écho aux opérations successives sur Fécamp (OPAH), les mêmes volets pourraient être développés à l'échelle de ces communes.

- **En cœur d'agglomération, compléter la requalification du parc privé par une offre nouvelle** qu'elle soit privée ou sociale. Cette offre pourra utilement compléter le parc existant pour assurer le logement des jeunes ménages et des personnes âgées qui se trouvent confrontées à des problèmes d'adaptation de leur logement. Le conventionnement de logements privés est un levier pour agir en faveur de la production de logements de qualité à loyers abordables.
- **Développer une politique de reconquête foncière par le projet urbain.** Avec l'apparition de friches urbaines et d'espaces sous utilisés, le cœur de l'agglomération dispose d'autant de ressources foncières bâties pour reconsidérer les fonctions de la ville. Cette situation donne à l'agglomération la possibilité de se saisir de foncier ou d'orienter leur aménagement vers des fonctions ou des programmes attendus (Une carte des principaux espaces visés figure au rapport de présentation).

L'objectif sera tout autant de :

- Anticiper les besoins en matière de logements et de développement économique.
- Organiser l'aménagement de ces sites en tenant compte des besoins des quartiers environnants et de la ville (liaisons douces, espaces publics, stationnement)
- S'appuyer sur les caractéristiques paysagères et urbaines du territoire pour fabriquer des projets urbains qui correspondent à l'identité du territoire.

Cette requalification par le projet urbain concerne par ailleurs les secteurs centraux des communes ayant un bâti ancien dense comme Valmont (espace du silo) et Yport (friche Marguerite).

Maintenir la qualité et l'attractivité du parc social. A l'échelle de l'agglomération, c'est la Ville de Fécamp qui porte l'essentiel du parc social. Le quartier du Ramponneau, principal secteur d'habitat social de l'agglomération et définit comme quartier prioritaire de la politique de la ville a bénéficié d'un ambitieux programme de rénovation urbaine permettant la réhabilitation de 1100 logements, la démolition de 107 logements et l'aménagement des espaces publics du quartier. Au-delà de ce quartier d'autres secteurs de la ville comportent un parc social important hébergeant des populations en difficulté notamment le Parc de la Rivière, la tour Saint Nicolas ou la Cité Miquelon. Face à une faible tension, une politique concertée devra permettre d'accompagner les bailleurs dans leurs entreprises de requalification, d'amélioration. Les programmes les plus anciens et ceux qui souffrent de vacance commerciale seront prioritaires.

En parallèle, le parc social sera également développé dans les communes considérées comme pôles secondaires et pôles de proximité dans le SCoT. Il s'agit des communes d'Yport, de Saint Pierre en Port, de Sassetot-le-Mauconduit, Les Loges et Valmont. A Valmont, commune qui compte 7% d'habitat social, l'objectif est d'atteindre 15 % de logements en location sociale ou en accession sociale. Cette évolution devra se faire au sein de projets d'ensemble et en adoptant un rythme permettant de répondre aux besoins de logements neufs. En complément cette diversification du parc s'opère déjà dans de nombreuses communes. Elle pourra être poursuivie, notamment dans les communes les plus proches de Fécamp qui bénéficient du desserrement des ménages de la ville-centre et qui possèdent un niveau d'équipements significatifs à savoir Epreville et Froberville. Cette nouvelle offre pourra être accompagnée par la politique de l'habitat communautaire pour favoriser la construction de logements et de résidences en accord avec la demande des ménages et contribuant à améliorer le cadre de vie dans les communes.

A l'échelle de la ville de Fécamp, le parc social pourrait être un levier de requalification de l'offre en centre-ville en apportant des logements neufs, de qualité avec des surfaces correspondant à la demande de ce secteur (petites surfaces liées à la surreprésentation de ménages isolés). Par ailleurs, au cœur du centre-ville (Saint Etienne, Abbatale) les indicateurs de fragilités montrent qu'une offre de logements sociaux pourrait être développée. Afin de maintenir l'équilibre actuel du parc à Fécamp, il sera nécessaire de contenir la part de logements sociaux (environ 4 du parc de résidences principales en 2012).

Pour guider l'attribution des logements, les orientations fixées par la Conférence Intercommunale du Logement (CIL) devront prendre en compte la précarité des ménages déjà présents dans le parc (40% des ménages vivent sous le seuil de pauvreté). Le parcours résidentiel des ménages logés dans le parc social devra pouvoir se réaliser sur des segments de loyers peu élevés. On observe cette même caractéristique chez les ménages souhaitant entrer dans le parc social. Une part de la production nouvelle devra donc être consacrée à la construction de logements adaptés à ces publics très modestes. L'objectif serait de tendre vers 20% à 25% de logements accessibles à ces ménages dans les opérations nouvelles réalisées en cœur d'agglomération là où ce public est déjà présent.

La part de ménages souhaitant entrer dans le parc social s'équilibre avec les demandes de mutations internes. Il demeure ainsi possible de s'orienter vers une politique d'attribution permettant de ne pas accentuer la spécialisation de certains quartiers. Le plan partenarial de gestion de la demande permettra de partager les demandes et attributions avec l'ensemble des réservataires et de travailler à la mixité sociale au sein des différents programmes.

Maintenir une construction neuve suffisante pour répondre aux besoins des petits ménages. Cette construction pourra se faire au bénéfice des jeunes ménages dont le nombre recule significativement (moins de 30 ans) et à la production d'un parc adapté au vieillissement de la population de la ville qui accueille les personnes âgées d'un périmètre plus vaste que celui de la seule agglomération.

Adapter l'offre pour répondre aux besoins spécifiques en logements

- Les personnes âgées et handicapées présentent des besoins spécifiques en termes d'accessibilité et d'adaptabilité des logements. Cependant, il importe de mettre l'accent sur l'adaptation des logements dans certains secteurs où les populations âgées peuvent trouver un environnement propice au « bien vieillir ». C'est le cas notamment des communes de Fécamp et de Valmont qui permettent de vivre au quotidien sans obligation de déplacements. Outre l'adaptation des logements occupés il est important de considérer la place des personnes âgées dans certains quartiers (près du 1/3 de la population à plus de 65 ans dans les quartiers du Port et des Vikings),
- Certaines populations précarisées peuvent avoir des difficultés à trouver un logement adapté à leur besoin. La production de logements sociaux et l'amélioration du parc social offrent une réponse mais il importe de pouvoir diversifier les modes de financement du parc social afin de garder des loyers peu élevés pour les ménages très modestes. Ainsi un soutien plus important de la collectivité pourra être orienté pour la production de logements correspondant au financement de l'offre s'inscrivant dans un Prêt locatif aidé d'intégration (PLAi).
- Concernant l'habitat des gens du voyage, le territoire propose une offre conforme aux attentes du schéma départemental.

4.4 AMELIORER LES MOBILITES DU QUOTIDIEN ET LES LIAISONS AVEC L'EXTERIEUR

De la gare au quartier de gare

Pour consolider sa place de « hub intermodal » à l'échelle de l'agglomération, le site de la gare doit muter pour améliorer ses services et son offre intermodale actuelle, sur un périmètre restreint et aménagé : parking VL et de co-voiturage, cars, bus, trains, stationnement sécurisé pour les vélos. La coordination des horaires des cars/bus avec le train est fondamentale pour la réussite du projet.

Son intégration dans un futur périmètre de projets d'équipements rayonnant sur l'agglomération doit rendre l'espace de la gare plus visible et accessible depuis le centre-ville. Porte d'entrée du territoire, le site doit être traité avec soin.

Un rabattement efficace vers la gare et Fécamp en transports en commun

Le site de la gare est le terminus de 5 lignes de cars inter-urbains. Ces lignes, essentiellement dédiées aux scolaires captifs sont également utilisées par les non scolaires et les visiteurs ou touristes. Peu performantes sur la totalité de leur trajet, elles relient néanmoins en moins de 20 minutes les arrêts les plus excentrés du territoire de l'agglomération. La ville de Fécamp est dotée d'un réseau de bus sur lequel convergent toutes les lignes dont la fréquence est très variable. Pour étendre la zone de chalandise de rabattement vers Fécamp, il s'agira de réfléchir à :

- L'amélioration de la fréquence et l'extension du réseau de transport urbain au-delà des limites communales de Fécamp (vers Saint-Léonard) ;
- L'amélioration des liaisons par car avec Goderville, Etretat, Yport, Valmont et Cany-Barville en termes de fréquence et de temps de parcours.

Fécamp : rééquilibrer les usages et favoriser les modes doux sur les petits trajets

La voiture est omniprésente à Fécamp. A l'arrêt, elle occupe l'essentiel des espaces publics, en mouvement elle constitue le moyen privilégié pour se déplacer en ville. Le centre-ville et le secteur de la plage sont ainsi saturés d'automobiles au détriment des espaces de vie, des parcours piétons et de l'usage du vélo. La création de zones de stationnement « déportées » du centre et de la plage est nécessaire pour faire respirer à nouveau la ville et mettre en valeur son patrimoine bâti exceptionnel. La requalification des espaces publics et la définition de parcours piétons entre le centre-ville et la plage sont des leviers essentiels pour l'attractivité du centre, la dynamique commerciale et touristique et le retour des habitants dans la ville.

AGGLOMÉRATION DE FÉCAMP CAUX LITTORAL

PLUi - PADD - Consolider les relations avec l'extérieur et favoriser le report modal

Tourisme
Logistique maritime
Pêche
Plaisance
Eolien off-shore



- ### Orientations
- Optimiser les liaisons ferroviaires avec Le Havre et Rouen (changement à Bréauté-Beuzeville)
 - Améliorer les liaisons en transports en commun le long du littoral cauchois et avec les pôles urbains de Goderville, Yvetot et Cany-Barville
 - Améliorer les conditions de circulation et d'arrêt des cars : haltes aménagées, accès aux arrêts, stationnement des cars
 - Étendre la desserte en transports urbains Fibus
- ### Profiter des grands itinéraires cyclables existants pour développer le tourisme local et les mobilités du quotidien
- Itinéraire cyclable en site propre sur d'anciennes emprises ferroviaires (projets en cours)
 - Itinéraire cyclable en voie partagée
 - Compléter le réseau cyclable vers le littoral et sur le plateau (en site propre ou en voie partagée)
 - Prolonger la Véloroute du Lin jusqu'à la plage de Fécamp (en site propre ou en voie partagée)
 - Organiser le rabattement modes doux vers les pôles de Fécamp et Valmont
 - Maintenir la continuité et la lisibilité des itinéraires de grande randonnée pédestre (GR)
- ### Créer un véritable pôle intermodal au niveau de la gare de Fécamp (train/cars/bus/vélo)
- Favoriser la mise en réseau des spots balnéaires d'arrière-pensée depuis Étretat et Fécamp : liaisons douces, transports en commun, parcours touristiques des Falaises
 - Opération Grand Site : accompagner et décliner les orientations en matière de mobilités
 - Revoir le stationnement en centre-ville
Développer les espaces publics au profit des piétons
Développer les parcours chalandis
 - Conforter le caractère multifonctionnel du port : Pêche, Commerce, Plaisance
 - Maintenir la desserte routière du port (logistique)
- ### Installer des aires de covoiturage en sortie d'agglomération :
- D. 925 vers le Havre et D926 vers l'A29
 - D. 925 vers Cany Barville (non localisée)
- ### Améliorer la fluidité et la sécurité sur les RD 925 et RD 926
- ### Contexte
- Limite intercommunale

Proposer des alternatives à la voiture individuelle

Une utilisation plus raisonnée de la voiture peut être rendue possible si des solutions alternatives crédibles sont à la portée des utilisateurs. **Les cars du département** irriguent finement le territoire mais les fréquences, les destinations et les temps de parcours sont parfois peu engageants. **La voiture partagée** peut constituer une solution d'avenir pour les territoires plus faiblement desservis. Pour favoriser ces usages, deux aires de covoiturages sont à situer sur les sorties principales de l'agglomération en direction du Havre sur la D 925 et en direction de l'A 29 sur la D 926. Une troisième aire pourrait être envisagée pour les habitants du territoire prenant la direction de Cany-Barville et enfin une quatrième viendrait accompagner une pratique existante sur la D 926 au niveau de la ZA de la Plaine du Buc.

Pour les petits trajets en ville et à la campagne **le vélo demeure un moyen de déplacement pratique** relancé dans les usages par l'avènement du vélo à assistance électrique. Dès lors, une meilleure insertion du vélo dans Fécamp et dans les bourgs (cheminements et stationnement) permettra de développer son usage et favorisera le report modal.

Améliorer les liaisons extérieures au territoire pour rayonner.

L'agglomération s'inscrit pleinement dans le maillage des villes normandes. Sa position maritime « décentrée » par rapport à l'axe Seine du Havre à Rouen, lui confère un rôle de pôle d'équilibre du territoire. Il est primordial de conserver sa dynamique propre tout en optimisant son ouverture et son rayonnement au travers des réseaux et infrastructures de transport (routier, ferroviaire, maritime) pour les flux voyageurs et marchandises.

Conforter le maillage routier.

Pour améliorer et diversifier les conditions d'accès du territoire depuis l'extérieur, il est nécessaire d'améliorer la fluidité et la sécurité sur les routes départementales et notamment la RD 925, qui draine les flux automobiles entre Fécamp et Le Havre mais également la RD 926 qui permet de rejoindre l'A 29. L'amélioration de ces voies doit être poursuivie pour répondre aux impératifs d'accessibilité du territoire, en regard des flux importants notamment sur la RD 925.

Un trafic Poids lourd à orienter.

Si l'accès à Fécamp est nécessaire aux poids lourds pour des raisons évidentes de logistiques et notamment pour la desserte portuaire, la traversée du centre-ville par un trafic de transit doit être dissuadé. Pour ce faire la ville doit être « pacifiée » au profit des piétons et vélos (réduction des emprises, système de plateaux piétons) ce qui réduit l'intérêt pour le transit. Parallèlement, les circuits alternatifs doivent être rendus plus attractifs : utilisation de la RD 482 encouragée notamment par une éventuelle connexion vers la D 940.

Développer le mode ferroviaire pour les déplacements vers le Havre.

D'importants travaux ont permis de rétablir les liaisons ferroviaires entre Fécamp et Bréauté-Beuzeville. Avec 5 aller/retours en jour semaine, le train représente une alternative au report modal avec des temps de parcours équivalents hors heure de pointe. Cette offre doit être pérennisée et renforcée sur le long terme avec des trains plus capacitaires.