



PLUi Fécamp Caux Littoral agglomération

PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D' ACTIONS - Mobilité

Pièce n°3.2

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

La Présidente,



SOMMAIRE

<i>AVANT-PROPOS</i>	4
<i>ORIENTATION 1 - RAYONNER DANS LE PAYS DE CAUX ET AU DELA</i>	8
Action 1.1 : Mettre en place un plan de déplacement touristique sur l'ensemble du territoire	9
Action 1.2 : Transformer la gare de Fécamp en pôle de transport intermodal urbain.....	11
Action 1.3 : Renforcer les liaisons ferroviaires avec la gare de Bréauté-Beuzeville et en direction du Havre et de Rouen.....	13
Action 1.4 : Faciliter les flux de circulation sur la RD 925	15
<i>ORIENTATION 2 - PROMOUVOIR UNE MOBILITE ALTERNATIVE A LA VOITURE INDIVIDUELLE</i>	17
Action 2.1 : Réaliser un plan cyclable intercommunal pour les trajets du quotidien et les parcours touristiques	18
Action 2.2 : Améliorer la desserte du territoire des cars régionaux	20
Action 2.3 : Revoir la desserte des lignes urbaines (réseau Ficibus)	22
Action 2.4 : Favoriser les déplacements piétons et vélos de proximité dans les bourgs.....	24
Action 2.5 : Mettre en place des aires de co-voiturage.....	26
Action 2.6 : Accompagner les entreprises éligibles dans l'élaboration de leurs plans de mobilité	28
Action 2.7 : Développer l'usage de la voiture électrique	30
Action 2.8 : Mettre en place un observatoire de l'accidentologie.....	32
<i>ORIENTATION 3 - AFFIRMER FECAMP CŒUR D'AGGLOMERATION : POLE URBAIN, ECONOMIQUE ET TOURISTIQUE MAJEUR</i>	34
Action 3.1 : Requalifier les entrées de ville	35
Action 3.2 : Revoir l'organisation du stationnement des voitures en centre-ville de fecamp.....	37
Action 3.3 : Renforcer la pratique des modes doux par la requalification des espaces publics de fecamp.....	39
Action 3.4 : Quantifier les flux de transports logistique a l'interieur de FECAMP et au niveau de zone d'activites des hautes falaises	41
<i>ANNEXE CARTOGRAPHIQUE</i>	43
<i>PLANS D'ACCESSIBILITE DES VOIES ET ESPACES PUBLICS</i>	46



AVANT-PROPOS



Comme le permettent les articles L151-44, L151-45, L151-47 et R151-55 du code de l'urbanisme, le PLUi Fécamp Caux Littoral Agglomération tient lieu de plan de déplacements urbains (PDU).

Le présent document est donc le programme d'orientations et d'actions qui recense l'ensemble des mesures et actions nécessaires à la mise en œuvre du PDU.

Conformément à l'article L151-47, ce POA est complété par :

- Le ou les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, prévus à l'article 45 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, applicables sur le territoire de l'établissement public de coopération intercommunale.
- Les parties du règlement qui fixent les obligations minimales en matière de stationnement pour les véhicules non motorisés, en tenant compte notamment de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, de la destination des bâtiments, dans le respect des conditions prévues au II de l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation. Il détermine des secteurs à l'intérieur desquels les conditions de desserte et de transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations minimales en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, notamment pour la construction d'immeubles de bureaux. A l'intérieur de ces secteurs, il fixe un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que l'habitation.

La loi ALUR du 24 mars 2014 apporte deux changements majeurs. D'une part, c'est le PLUi dans son intégralité qui tient lieu de PDU. D'autre part, cette loi crée une pièce nouvelle et importante pour le PLUi tenant lieu de PDU: le Programme d'Orientations et d'Actions (POA).

Le contenu du POA mobilités ne peut être donc être appréhendé indépendamment de sa place dans l'architecture générale du PLUi de Fécamp Caux Littoral tenant lieu PDU et de son statut à l'intérieur de ce document.

Le POA vient compléter les pièces constitutives du plan local d'urbanisme, lorsque celui-ci tient lieu de PDU. Non opposable aux autorisations d'urbanisme, le POA a vocation à regrouper l'ensemble des informations et mesures nécessaires à la mise en œuvre des politiques des transports et des déplacements venant en complément ou venant éclairer les actions et les opérations précisées dans les OAP ainsi que les dispositions du règlement.

Le diagnostic Mobilité développé dans le rapport de présentation (pièce 1) a révélé :

- Un usage quasi exclusif de la voiture individuelle pour l'ensemble des motifs de déplacement et la faiblesse (notamment en matière de connaissance de l'offre) des solutions alternatives pour les habitants, les actifs et les visiteurs (en itinérance ou en séjour sur le territoire).
- En effet les lignes régionales de cars peinent à capter un public non scolaire et les transports urbains (ficibus) offrent une fréquence faible. La gare de Fécamp souffre d'un manque d'aménagement des espaces pour en faire un véritable pôle intermodal organisé et visible dans la ville.
- La pratique du vélo se développe mais reste confinée aux déplacements de loisirs (renforcés par l'ouverture de la Véloroute du Lin). Enfin, le covoiturage ne bénéficie pas d'espaces dédiés sur des lieux stratégiques.
- Dans Fécamp, la question du stationnement et de la place de la voiture dans l'espace public est à reposer au profit des cheminements piétons et cyclables et plus généralement pour un cadre de vie plus agréable.

Pour répondre à ces manques en matière de mobilités durable, le PADD a défini des orientations structurantes pour le territoire en prônant une utilisation plus raisonnée de la voiture et le développement de solutions alternatives :

- Bâtir un grand schéma cyclable pour le territoire de l'agglomération en s'appuyant sur la Véloroute du lin et sur l'Eurovelo4 (qui longe le littoral cauchois en voie partagée). Des parcours secondaires permettront de relier ces deux véloroutes et de proposer des itinéraires complémentaires entre les bourgs et dans les valleuses. Ce schéma participera notamment à une meilleure diffusion des publics touristiques sur le Grand Site « Etretat Falaises de la Côte d'Albâtre ».
- Construire une offre performante en transport en commun dans un rayon de 20 mn autour de Fécamp et organisé autour d'un pôle multimodal modernisé, visible et structuré autour de l'offre ferroviaire.
- Développer la fréquence ferroviaire en direction du Havre et sécuriser les dépassements véhicules lents sur la RD 925 pour améliorer les liaisons avec Le Havre.
- Pour les petits trajets : favoriser les modes doux en ville et dans les bourgs en organisant le stationnement, en sécurisant les cheminements et en requalifiant les espaces publics.
- Développer l'usage de la voiture partagée dans les zones de faibles densités à l'écart d'une offre de transport collectif.

Pour Fécamp, le PADD prône une meilleure répartition des usages en redéfinissant les espaces dédiés à la voiture au profit d'espaces publics qualitatifs. La création de parkings déportés autour du centre-ville et la définition de parcours piétons et cyclables entre le centre-ville et la plage permettront d'améliorer le cadre de vie des habitants et de valoriser le patrimoine bâti.

SYNTHÈSE DES ACTIONS ET MESURES DU POA MOBILITES

Orientations	Actions	
Orientation 1 Rayonner dans le pays de Caux et au-delà	action 1.1 action 1.2 action 1.3 action 1.4	Mettre en place un plan de déplacement touristique sur l'ensemble du territoire Transformer la gare de Fécamp en pôle de transport intermodal urbain Renforcer les liaisons ferroviaires avec la gare de Bréauté-Beuzeville, le Havre et Rouen Faciliter les flux de circulation sur la RD 925
Orientation 2 Promouvoir une mobilité locale alternative à la voiture individuelle	action 2.1 action 2.2 action 2.3 action 2.4 action 2.5 action 2.6 action 2.7 action 2.8	Réaliser un plan cyclable intercommunal pour les trajets du quotidien et les parcours touristiques Améliorer la desserte du territoire des cars régionaux Revoir la desserte des lignes urbaines (réseau Ficibus) Favoriser les déplacements piétons et vélos de proximité dans les bourgs Créer des aires de co-voiturage Accompagner les entreprises dans l'élaboration de leurs plans de mobilité. Développer et soutenir l'usage de la voiture électrique Mettre en place un observatoire annuel de l'accidentologie
Orientation 3 Affirmer Fécamp cœur d'agglomération : pôle urbain, économique et touristique majeur	action 3.1 action 3.2 action 3.3 action 3.4	Requalifier les entrées de ville Revoir l'organisation du stationnement des voitures en centre-ville Renforcer la pratique des modes doux par la requalification des espaces publics Qualifier et quantifier l'impact des flux de transport logistiques dans l'agglomération de Fécamp



ORIENTATION 1 - RAYONNER DANS LE PAYS DE CAUX ET AU DELA





ORIENTATION 1

Rayonner dans le Pays de Caux et au-delà

ACTION 1.1 : METTRE EN PLACE UN PLAN DE DEPLACEMENT TOURISTIQUE SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

Constat

En termes de mobilités touristiques, la voiture règne en maître sur le territoire malgré une offre alternative de transport en commun (trains, cars, véloroutes) qui manque encore de visibilité et de cohérence globale. La bande littorale est particulièrement sollicitée d'autant qu'elle se limite à quelques points d'accès. Les sites d'Yport et de Fécamp peuvent connaître une saturation du stationnement en bord de mer et en centre-ville.

Pour limiter au maximum l'impact de la voiture sur le territoire et favoriser des moyens de déplacement alternatifs, il est nécessaire de mettre en place un plan de déplacement touristique étendu à l'ensemble du territoire de l'agglomération à l'image du dispositif « opération grand site » (O.G.S.). Ce plan devra tenir compte des personnes à mobilité réduite, notamment sur les conditions d'accès aux sites touristiques.

Objectifs de l'action

- Définir une stratégie à l'échelle de la Pointe de Caux et de l'Estuaire de la Seine autour des mobilités touristiques et proposer de nouvelles solutions favorisant l'intermodalité et les modes alternatifs à la voiture individuelle.
- Parcourir le territoire en transport en commun en optimisant l'offre existante le long du littoral et en facilitant l'intermodalité à l'échelle du Pays de Caux et de l'estuaire de la Seine (gares du havre et de Bréauté-Beuzeville).
- Identifier les grandes véloroutes qui jalonnent le territoire : Vélomaritime et Véloroute du Lin. Prolonger les parcours dans Fécamp jusqu'à la plage et au cap Fagnet. Proposer une alternative d'itinéraire par la Véloroute du Lin pour la Vélomaritime.
- Développer le label accueil vélo : hébergement, lieux de visite, équipements à moins de 5 km des véloroutes.
- Relancer l'inscription des boucles locales de randonnée pédestres au Plan Départemental des Espaces Sites et Itinéraires.
- Mettre en place un plan global de stationnement VL à Fécamp et Yport.
- Développer les aires de stationnement (services et séjours) à destination des camping-cars (le long des véloroutes et sur le littoral notamment).
- Développer l'offre en vélos électriques pour les visiteurs et touristes (en partenariat avec Etretat).
- Créer une boucle de liaison entre la Vélomaritime, la Véloroute du lin et la Seine à Vélo.
- Intégrer la question du handicap et de la mobilité réduite dans les parcours et les séjours touristiques : stationnement et cheminement, hébergement.

Modalités de mise en œuvre

- Concertation avec la région Normandie dans le cadre de la réorganisation à l'horizon 2020 du maillage des transports pour déterminer les besoins et les capacités du réseau de transport en commun (cars, trains).
- Convention de partenariat (financement d'études) avec le Département de la Seine Maritime maître d'ouvrage de l'OGS et en charge des véloroutes : jalonnement, identification des points noirs du parcours.
- Concernant les projets de parkings touristiques déportés à Fécamp et Yport, traduction dans le PLUi.

Secteurs concernés

- Bande littorale, Vallée de la Valmont

Liens avec d'autres actions

- Actions 2.1, 2.2, 3.2, 3.3

Gouvernance

- EPCI
- Etat (DDTM, DREAL), Région, SNCF, Département, Offices de Tourisme, EPCI limitrophes, Pôle métropolitain, villes de Fécamp et Yport

Echéancier

- Moyen terme

Estimation financière

- Non concerné

Indicateurs de suivi

- Fréquentation touristique (véloroutes, label accueil vélo, ...)
- Fréquentation de la gare de Fécamp
- Suivi et comptages des stationnements des parkings déportés
- Suivi des locations vélos



ORIENTATION 1

Rayonner dans le Pays de Caux et au-delà

ACTION 1.2 : TRANSFORMER LA GARE DE FECAMP EN POLE DE TRANSPORT INTERMODAL URBAIN

Constat

La gare de Fécamp, dont le transport ferroviaire a repris fin 2016, est également le point de terminus de 5 lignes de cars régionaux et de lignes de transports scolaires qui s'entrecroisent au niveau du parvis. Le site n'est plus adapté aux ambitions de report modal affichées par l'agglomération et la ville. En outre, le vélo ne bénéficie d'aucun équipement dédié. Le projet urbain de la Mâtire est un moment propice pour repenser et redimensionner l'ensemble des fonctionnalités que doit assurer un pôle multimodal moderne. Ce grand projet urbain devra tenir compte des personnes à mobilité réduite, notamment dans la fréquentation du pôle intermodal : accès aux quais de bus de puis la ville et la gare, support d'informations adaptés, stationnement VL dédié proche de la gare.

Objectifs de l'action

- Constituer un pôle intermodal autour de la gare de Fécamp en dimensionnant au mieux les fonctionnalités pour une bonne intégration dans la ville : mutualisation, optimisation foncière et compacité fonctionnelle :
 - Gare routière au plus proche de la gare ferroviaire pour limiter les cheminements et les obstacles potentiels pour les personnes à mobilité réduite.
 - Pôle bus au plus près de la gare ferroviaire (idéalement sur le parvis) : mutualisation des quais, possibilité de stationnement sur le parking d'un éventuel équipement futur
 - Intégration des lignes urbaines (ficibus) dans le pôle bus (terminus et passage)
 - Parking vélo sécurisé au pied de la gare (30 à 50 places) + arceaux
 - Taxis (3 places) et dépose minute (5 places)
 - Stationnement PMR à quantifier et à localiser au plus proche de la gare ferroviaire.
 - Une offre de stationnement VL à combiner avec les futurs équipements du secteur.
- Améliorer l'intermodalité train/cars et cars/cars (harmonisation des grilles horaires)
- Faciliter les accès piétons et vélos à l'intérieur du pôle et depuis le centre-ville et le quai Bérigny, notamment pour les PMR (déclivité, mobilier urbain, surfaces au sol, stationnement VL)

Modalités de mise en œuvre

- Etude fonctionnelle : dimensionnement de l'offre et des aménagements, insertion dans le projet urbain
- Traduction dans le PLUi

Secteurs concernés

- Gare de Fécamp, Mâtre, quai Bérigny, centre-ville

Liens avec d'autres actions

- Actions 1.3 et 3.3

Gouvernance

- EPCI
- Etat, Région, SNCF, Département, EPFN, ville de Fécamp, Offices de Tourisme

Echéancier

- Moyen terme

Estimation financière

- Entre 30 000 et 40 000 euros

Indicateurs de suivi

- Fréquentation de la gare de Fécamp
- Suivi et comptages des stationnements
- Suivi des reports modaux et de l'offre de mobilités alternatives à la voiture



ORIENTATION 1

Rayonner dans le Pays de Caux et au-delà

ACTION 1.3 : RENFORCER LES LIAISONS FERROVIAIRES AVEC LA GARE DE BREAUTÉ-BEUZEVILLE ET EN DIRECTION DU HAVRE ET DE ROUEN

Constat

La ligne ferroviaire Fécamp-Bréauté-Beuzeville en voie unique non électrifiée, a fait l'objet d'importants travaux de remise à niveau entre 2014 et 2016. Aujourd'hui, ce tronçon rénové long de 20 km permet de maintenir à long terme des liaisons ferroviaires régulières avec les gares de Bréauté-Beuzeville et du Havre.

L'offre ferroviaire se cale sur les migrations du quotidien et les TER au départ de Fécamp ont tous pour destination Le Havre à raison de 5 allers-retours omnibus du lundi au samedi (entre 46 et 50 mn de train). Un service en direction de la gare de Bréauté-Beuzeville par car SNCF complète la grille horaire aux heures creuses avec une desserte de Goderville.

Cette offre pourrait être renforcée et proposer des liaisons plus rapides avec Le Havre (retour des liaisons semi-directes antérieures qui ne desservaient pas les haltes de Vireville-Manneville et d'Harfleur Fleurville) et mieux coordonnées avec les trains en direction de Rouen et Paris.

Objectifs de l'action

- Renforcer l'offre ferroviaire en direction de Bréauté-Beuzeville (articulée avec les trains en direction de Rouen et Paris) et du Havre. Améliorer les temps de parcours vers le Havre pour concurrencer la voiture efficacement.
- Remplacer les cars par des TER en heures creuses

Modalités de mise en œuvre

- Concertation avec la région Normandie et la SNCF pour redéfinir le schéma de desserte ferroviaire de la pointe de Caux.

Secteurs concernés

- Ligne ferroviaire, Gare de Fécamp, Ville de Fécamp.

Liens avec d'autres actions

- Action 1.2

Gouvernance

- EPCI
- Région

Echéancier

- Moyen terme

Estimation financière

- Non concerné

Indicateurs de suivi

- Fréquentation de la gare de Fécamp



ORIENTATION 1

Rayonner dans le Pays de Caux et au-delà

ACTION 1.4 : FACILITER LES FLUX DE CIRCULATION SUR LA RD 925

Constat

Le territoire de Fécamp Caux Littoral est irrigué par un réseau de routes départementales qui rayonne en demi-étoile à partir de Fécamp en direction des principaux pôles urbains de la Pointe de Caux.

Les D925 et D926 sont les deux axes majeurs du réseau routier. Elles permettent d'accéder à l'agglomération fécampoise. Les trafics journaliers y sont importants et d'autant plus marqués sur la D 925 qu'ils s'inscrivent dans les flux domicile-travail en direction de la zone d'emploi du Havre (157 000 emplois).

La RD 925 concentre les principaux flux domicile-travail sortants en direction de la CODAH (1807 actifs en 2013) et des flux entrants (24% depuis la CC Campagne de Caux). Elle atteint souvent en journée son maximum de capacité aux heures de pointe à partir d'Epreville (+ de 12 000 véhicules / jour dans les deux sens en 2015).

La trame viaire offrant peu d'alternatives pour les flux nord-sud, la RD 925 est très fréquentée par les véhicules agricoles qui provoquent régulièrement des ralentissements et dépassements dangereux.

Sur la D926 des créneaux de dépassement ont été réalisés (notamment au niveau de la commune de Thiétreville) afin de fluidifier cet axe et améliorer les temps de parcours vers l'entrée de l'A29.

Dans le prolongement du réaménagement de la RD 925, mené par le Département de Seine-Maritime entre Goderville et le Havre, le réaménagement de la RD 925 entre Goderville et Epreville doit permettre une entière sécurisation et une meilleure qualité de desserte, notamment pour sécuriser les accès et améliorer la desserte du parc d'activité des Hautes Falaises et de Fécamp.

Objectifs de l'action

- Améliorer les conditions de circulation sur la RD 925 aux heures de pointe.
- Sécuriser les intersections.
- Aménager des aires de covoiturage échelonnées sur le parcours

Modalités de mise en œuvre

- Poursuivre les études techniques engagées par le Département de Seine Maritime sur le réaménagement de la RD 925 entre Fécamp et le Havre permettant :
 - le dépassement sécurisé des véhicules lents ;
 - les intersections et plus particulièrement la desserte sécurisée de la zone d'activités des Hautes Falaises
 - La mise en 2*2 voies sur certains tronçons entre Fécamp et le Havre

Secteurs concernés

- RD 925

Liens avec d'autres actions

- Action 2.5

Gouvernance

- Département
- EPCI et EPCI limitrophes
- Chambre d'agriculture

Echéancier

- Moyen terme

Estimation financière

- Non déterminé

Indicateurs de suivi

- Court et moyen terme pour les études



ORIENTATION 2 - PROMOUVOIR UNE MOBILITE ALTERNATIVE A LA VOITURE INDIVIDUELLE



ORIENTATION 2

Promouvoir une mobilité alternative à la voiture individuelle

ACTION 2.1 : REALISER UN PLAN CYCLABLE INTERCOMMUNAL POUR LES TRAJETS DU QUOTIDIEN ET LES PARCOURS TOURISTIQUES

Constat

Dans le prolongement de l'action 1.1, le territoire est en capacité de proposer un premier maillage secondaire prenant appui sur l'eurovelo4 et la Véloroute du Lin.

Ce maillage secondaire jalonné permettra de mettre en relation les pôles du territoire et favorisera notamment les trajets du quotidien en vélo.

Objectifs de l'action (voir carte)

- **Mettre en place des connexions secondaires entre les véloroutes**
 - Les Loges - Les Ifs (site propre sur l'ancienne voie ferrée) - Vallée de la Ganzeville - Fécamp
 - Valmont - Angerville-la-Martel - Ancretteville-sur-Mer - Sassetot-le-Mauconduit
 - Colleville - Toussaint - Contremoulins - Vallée de la Ganzeville
 - Valmont - Ypreville-Biville - Limpville
 - Desserte des Valleuses
- **Développer les itinéraires du quotidien**
 - Epreville - Ramponneau Fécamp-centre (tronçons partiellement existants à compléter)
 - Plateau Saint-Jacques - Fécamp - centre
 - Toussaint - Fécamp
 - Valmont centre-Collège
 - Valmont - bourgs voisins sur le plateau
- **Services vélos**

Accompagner le développement de la pratique du vélo sur le territoire : stationnement vélo à proximité des commerces, écoles et équipements.

Modalités de mise en œuvre

- Etude maillage vélo en partenariat avec le Département et les EPCI voisins.
- Indiquer à travers des emplacements réservés ou dans le cadre des OAP sectorielles les objectifs poursuivis

Secteurs concernés

- Fécamp Caux Littoral

Liens avec d'autres actions

- Action 1.1, 2.8

Gouvernance

- EPCI
- Département et EPCI voisins, Offices du tourisme, SNCF, partenaires associatifs (France vélo tourisme, FUB, ...)

Echéancier

- Court terme

Estimation financière

- Environ 20000 euros

Indicateurs de suivi

- Fréquentation des itinéraires
- Report modal
- Suivi des OAP et emplacements réservés



ORIENTATION 2

Promouvoir une mobilité alternative à la voiture individuelle

ACTION 2.2 : AMELIORER LA DESSERTE DU TERRITOIRE DES CARS REGIONAUX

Constat

Le territoire est traversé par 5 lignes de cars qui rayonnent depuis la gare de Fécamp. Peu lisibles sur le territoire, ces lignes sont essentiellement utilisées par les scolaires. Les lignes 23 et 24 en direction du Havre offrent 8 aller-retour/jour/semaine. Les départs sont plus espacés pour les lignes 22 (Bolbec), 25 (Yvetot) et 60 (Saint Valéry). L'est du territoire est par ailleurs peu voire pas desservi (vallée de la Valmont, plateau à l'est de la RD 926).

Le transport par car en mode cabotage induit des temps de trajet très longs de bout en bout. Ce mode peut néanmoins s'avérer intéressant pour des trajets inférieurs à 15 mn entre Fécamp et les communes proches et pour parcourir le littoral entre Fécamp et le Havre.

Objectifs de l'action

- Depuis la gare de Fécamp, améliorer la desserte avec les pôles périphériques :
 - Etretat via Saint-Léonard, Yport, Froberville et les Loges (ligne 24)
 - Goderville et Bolbec via Epreville (ligne 23 et 22)
 - Cany-Barville via Senneville-sur-Fécamp (ligne 60)
 - Colleville et Valmont (ligne 23)
- Accessibilité aux points de vente Atoumod

Modalités de mise en œuvre

- Concertation avec la Région dans le cadre du Plan Transport 2020.
- Etudes à lancer avec la région sur le rôle de desserte « péri-urbaine » des lignes régionales.

Secteurs concernés

- Fécamp Caux Littoral

Liens avec d'autres actions

- Actions 1.1, 1.2, 2.3

Gouvernance

- EPCI
- Région

Echéancier

- Moyen terme

Estimation financière

- Non déterminé

Indicateurs de suivi

- Fréquentation des cars régionaux
- Qualité des dessertes



ORIENTATION 2

Promouvoir une mobilité alternative à la voiture individuelle

ACTION 2.3 : REVOIR LA DESSERTE DES LIGNES URBAINES (RESEAU FICIBUS)

Constat

Fécamp Caux Littoral exploite en DSP (Keolis) un réseau de bus appelé « Ficibus » sur la commune de Fécamp (existant avant la création de la communauté d'agglomération). Le réseau est composé de 6 lignes dont 4 régulières et 2 lignes en service à la demande. Toutes les lignes se croisent à la gare qui constitue le centre de gravité du réseau, sans pour autant être un terminus.

Parmi les lignes régulières, seule la ligne 1 assure un service intensif à raison de 25 allers/retours/jour. Elle met en relation la ville basse avec les quartiers résidentiels et les grands équipements du plateau Saint Jacques. La ligne 2 traverse ponctuellement la ville d'est en ouest et dessert les zones d'activités en fond de vallée. Sa faible fréquence, notamment en heure creuse, ne permet pas une desserte efficace de la zone d'emploi.

La complexité de l'offre, les faibles fréquences et les projets au cœur de Fécamp obligent à repenser le schéma de desserte en l'articulant mieux avec le pôle multimodal de la gare (rabattement), la plage et le grand Quai.

Objectifs de l'action

- Augmenter la fréquentation sur les secteurs de la plage et du Grand Quai
- Organiser les lignes depuis la gare de Fécamp
- Permettre une meilleure lisibilité du réseau de bus pour les utilisateurs occasionnels.
- Fusionner et coordonner les grilles horaires avec les cars de la Région pour les dessertes urbaines (36 arrêts communs actuellement) pour augmenter les fréquences.
- Proposer des aménagements PMR sur les principaux arrêts du réseau (quai réhaussés).

Modalités de mise en œuvre

- Concertation avec la Région dans le cadre du Plan Transport 2020 et le délégataire.
- Etude pour élaborer de nouveaux scénarios de desserte dans le cadre de l'enveloppe financière actuelle

Secteurs concernés

- Fécamp

Liens avec d'autres actions

- Actions 1.2, 2.2

Gouvernance

- EPCI
- Région, délégataire

Echéancier

- Court terme

Estimation financière

- Non concerné

Indicateurs de suivi

- Fréquentation des lignes
- Qualité des dessertes



ORIENTATION 2

Promouvoir une mobilité alternative à la voiture individuelle

ACTION 2.4 : FAVORISER LES DEPLACEMENTS PIETONS ET VELOS DE PROXIMITE DANS LES BOURGS

Constat

Les bourgs constituent des pôles secondaires indispensables au fonctionnement du territoire. Ecoles, commerces, équipements engendrent des déplacements le plus souvent effectués en voiture faute d'alternatives. Les opérations d'aménagement futures devront tenir compte de la problématique des parcours modes doux et des liens à développer à l'intérieur des bourgs -centres.

Objectifs de l'action

- Développer les parcours piétons confortables et sécurisés notamment pour les PMR dans les cœurs de bourg
- Prendre en compte les parcours modes doux dans les projets d'aménagements.
- Favoriser les pratiques alternatives à la voiture individuelle pour la dépose des enfants à l'école
- Sécuriser les traversées d'Epreville, Ypreville Biville et Toussaint

Modalités de mise en œuvre

- Développement de la thématique dans chaque OAP concernée

Secteurs concernés

- Fécamp Caux Littoral

Liens avec d'autres actions

- Actions 2.1, 2.8

Gouvernance

- EPCI
- 33 communes

Echéancier

- Court terme

Estimation financière

- Non concerné

Indicateurs de suivi

- Suivi des OAP



ORIENTATION 2

Promouvoir une mobilité alternative à la voiture individuelle

ACTION 2.5 : METTRE EN PLACE DES AIRES DE CO-VOITURAGE

Constat

Compte tenu de la forte dominance des déplacements individuels réguliers en voiture en direction du Havre et de l'autoroute A 29, la création d'aires de co-voiturage sur le plateau au niveau des RD 925 et RD 926 pourrait encourager les pratiques de co-voiturage sur de longs trajets. La réflexion devra s'étendre au niveau de la pointe de Caux pour coordonner les actions. Les aires de co-voiturage devront comporter des emplacements PMR.

Objectifs de l'action

- Créer trois aires de co-voiturage en bordure de la RD 925 et RD 926

Modalités de mise en œuvre

- Repérage foncier (bonne visibilité depuis la route, parking déjà existants idéalement), estimation des besoins (environ 30 places par aire), plan de communication local.

Secteurs concernés

- RD 925 Sud : Epreville/Saint-Léonard (ZA des Hautes Falaises),
- RD926 : Thietreville
- RD925 Nord : Lieu non encore déterminé

Liens avec d'autres actions

- Actions 1.1, 1.2, 1.4, 2.1, 2.3, 2.4, 2.6, 3.2

Gouvernance

- EPCI
- EPCI voisins

Echéancier

- Court terme

Estimation financière

- 110 000 euros TTC par aire (30 places)

Indicateurs de suivi

- Actions de communication
- Aires créées
- Fréquentation



ORIENTATION 2

Promouvoir une mobilité alternative à la voiture individuelle

ACTION 2.6 : ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES ELIGIBLES DANS L'ELABORATION DE LEURS PLANS DE MOBILITE

Constat

La loi impose pour les entreprises de plus de 100 salariés à réaliser un plan de mobilité (anciens plans de déplacement entreprise). Au-delà les zones d'activités regroupant plusieurs entreprises totalisant plus de 100 salariés sont invités à réfléchir collectivement à la mise en place de moyens alternatifs à l'usage systématique de la voiture individuelle. Le territoire Fécamp Caux Littoral compte quelques acteurs et zones économiques éligibles à ce type d'action en faveur de la mobilité durable.

Objectifs de l'action

- Encourager les pratiques alternatives à la voiture individuelle émettrices de GES pour se rendre au travail ou dans le cadre de son activité professionnelle : co-voiturage, vélo, voitures et vélos électriques, transports en commun.

Modalités de mise en œuvre

- Réunion d'information auprès des entreprises
- Modalités d'accompagnement par la collectivité
- S'inscrire dans la réflexion régionale relative au covoiturage domicile-travail

Secteurs concernés

- Entreprises isolées, zones d'activités

Liens avec d'autres actions

- Actions 1.2, 2.2, 2.3, 2.5

Gouvernance

- EPCI
- CCI, entreprises et association d'entrepreneurs (ex. : ZA Hautes Falaises)

Echéancier

- Moyen terme

Estimation financière

- Non concerné

Indicateurs de suivi

- Actions de communication
- Nombre d'entreprises touchées
- Nombres d'entreprises et de salariés avec plan de mobilité



ORIENTATION 2

Promouvoir une mobilité alternative à la voiture individuelle

ACTION 2.7 : DEVELOPPER L'USAGE DE LA VOITURE ELECTRIQUE

Constat

La voiture est et restera le moyen de transport dominant sur le territoire. Les transports routiers sont les plus forts émetteurs de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire. La réduction de ces émissions est un enjeu mondial (réchauffement et changement climatiques) qui doit trouver un écho au niveau local pour se concrétiser. En outre, la voiture thermique a des effets nuisibles sur la santé, notamment en milieu urbain et les gaz toxiques et particules en suspension sont particulièrement concentrés. Le développement de l'usage de la voiture électrique contribue à réduire l'impact des mobilités classiques sur la qualité de l'air, la santé et le climat. Aussi, aujourd'hui la voiture électrique est une des clés dans la transition énergétique.

Actuellement, on dénombre 5 bornes à Fécamp, 2 bornes aux Loges, 1 borne respectivement à Sassetot-le-Mauconduit, Valmont, Yport, Saint-Léonard, Vattetot-sur-Mer, et Ypreville-Biville, soit un total de 13 (23 emplacements) sur l'ensemble du territoire intercommunal.

Objectifs de l'action

- Installation de bornes électriques dans les sites urbains, commerciaux et touristiques sur les emplacements les plus stratégiques (les plus proches des points d'intérêt et de motif de déplacement).
- Informer et communiquer sur la présence de ces bornes
- Développer les flottes professionnelles dans les secteurs publics et privés
- Encourager la réduction des parcs de véhicules utilisant les énergies fossiles

Modalités de mise en œuvre

- Communication et sensibilisation
- Poursuite de l'installation de bornes

Secteurs concernés

- Tout le territoire de la Communauté d'Agglomération

Liens avec d'autres actions

- Actions 1.1, 1.2, 2.4, 2.5, 2.6, 3.2

Gouvernance

- EPCI / SDE

Echéancier

- Court terme

Estimation financière

- entre 4800 et 6200 € HT pour une borne de 22 KW (hors pose et fourreaux)

Indicateurs de suivi

- Nombre de bornes installées



ORIENTATION 2

Promouvoir une mobilité alternative à la voiture individuelle

ACTION 2.8 : METTRE EN PLACE UN OBSERVATOIRE DE L'ACCIDENTOLOGIE

Constat

L'Observatoire National de la Sécurité Routière (ONSR) est directement placé auprès du délégué interministériel à la sécurité routière. Il s'appuie sur le travail des forces de l'ordre, des observatoires régionaux et départementaux de la sécurité routière qui participent au recueil et au contrôle des données, avec le soutien technique du CEREMA, centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

Les données géolocalisées disponibles en open data sur le site internet Data.gouv permettent désormais de disposer de l'ensemble des fichiers décrivant les caractéristiques de l'accident, de son lieu, des victimes et des véhicules impliqués, à année n-1.

Les données permettent de recenser sur un territoire donné les accidents corporels impliquant notamment des vélos et des piétons. Des comparaisons avec les niveaux départemental, régional et national peuvent être réalisées.

Les données permettent également de comparer les accidents en milieu urbain (où la vitesse des véhicules est limitée à 50km/h voire moins) et les zones rurales.

Les données permettent enfin d'apprécier la dangerosité des accidents de la route par l'établissement d'un l'indice de gravité, rapport entre le nombre de victimes tués et le nombre total d'accidents.

Un observatoire local de l'accidentologie rend compte des points noirs de l'espace public et du degré de gravité qu'ont subi les victimes (tué, blessé hospitalisé, blessé non hospitalisé) et peut servir d'aide à la décision pour entamer des travaux de sécurisation, notamment pour les modes doux.

L'observatoire, actualisé tous les ans, sera le complément indispensable au développement des politiques publiques en faveur des modes doux, notamment en ville.

Objectifs de l'action

- Etablissement d'un recensement annuel de l'accidentologie sur le territoire FCL.
- Analyse et présentation des données et des résultats.
- Communication et campagne de prévention.
- Prise en compte dans les aménagements futurs.

Modalités de mise en œuvre

- Prestation annuelle réalisée par un BE spécialisé ou la DDTM.

Secteurs concernés

- Tout le territoire de la Communauté d'Agglomération

Liens avec d'autres actions

- Actions 1.2, 2.1, 2.4, 3.

Gouvernance

- EPCI

Echéancier

- Court terme

Estimation financière

- 8000 € HT par an

Indicateurs de suivi

- Evolution du nombre d'accidents impliquant cyclistes et piétons.
- Travaux visant à réduire le risque d'accident.



**ORIENTATION 3 - AFFIRMER FECAMP CŒUR D'AGGLOMERATION : POLE URBAIN,
ECONOMIQUE ET TOURISTIQUE MAJEUR**





ORIENTATION 3

Affirmer Fécamp Cœur d'Agglomération : pôle urbain, économique et touristique —

ACTION 3.1 : REQUALIFIER LES ENTREES DE VILLE

Constat

Ce réseau en étoile dessert directement le centre-ville de Fécamp, point de rencontre quasi obligatoire de l'ensemble des circulations de transit qui traversent le centre-ville et le port par la chaussée Gayant. Le trafic de transit se retrouve sans transition dans un contexte où l'urbain dense et la topographie dictent le maillage et le profil des voies.

Ainsi, **la rue Charles Leborgne** conserve une configuration très routière jusqu'à la place Charles de Gaulle. L'arrivée par **les rues Gustave Couturier et du Fort** est plus urbaine mais redevient très routière au niveau de l'Abbatiale et la place du Gal. Leclerc.

Le caractère compact de la zone centrale de Fécamp et l'étroitesse du réseau de voiries secondaires laissent peu d'alternatives pour le trafic de transit qui doit trouver sa place dans le fonctionnement global de la ville en acceptant les contraintes d'un centre urbain dense.

Les activités portuaires engendrent un trafic poids lourds qui sollicite fortement le réseau de voirie principale de la ville. Les itinéraires sont cependant internes aux voiries du port et réglementés dans la ville (rue du Précieux Sang).

Objectifs de l'action

- **Plan de valorisation des entrées de ville**
Mettre en place un plan de valorisation pluri-annuel des entrées routières de la ville : rue du Président Coty, rue Charles Leborgne, rue Gustave Couturier, avenue Jean Lorrain : embellir, aménager des cheminements piétons vélos confortables, notamment vis à vis des PMR.
- **Port de Fécamp**
Garantir le fonctionnement du Port de Fécamp : accès et flux PL sur la D150 notamment pour les marchandises

Modalités de mise en œuvre

- Etude « entrées de ville » : schéma de circulation, usages, estimatif des coûts et programmation pluri-annuelle. Document cadre préalable à la programmation des aménagements.

Secteurs concernés

- Fécamp

Liens avec d'autres actions

- Action 3.3, 2.8

Gouvernance

- Ville de Fécamp

Echéancier

- Moyen terme

Estimation financière

- Non déterminé

Indicateurs de suivi

- Suivi des aménagements



ORIENTATION 3

Affirmer Fécamp Cœur d'Agglomération : pôle urbain, économique et touristique —

ACTION 3.2 : REVOIR L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT DES VOITURES EN CENTRE-VILLE DE FECAMP.

Constat

A l'échelle du territoire de la communauté d'agglomération, le stationnement est un enjeu fort pour les villes d'Yport et de Fécamp. Les espaces dédiés au stationnement occupent une place prépondérante et qui peut être réellement préoccupante en matière de gestion de la qualité urbaine pour tous et d'attractivité.

En haute saison, Fécamp est une étape touristique reconnue sur la Côte d'Albâtre où Etretat constitue le point d'orgue de la visite. Les véhicules ne trouvant pas de place à la plage sont obligés de rebrousser chemin vers le centre-ville. Une meilleure lisibilité du stationnement dès l'entrée dans la ville associée à des aménagements qualitatifs permettraient de mieux irriguer les flux. La distance psychologique à pied s'en verrait réduite.

La Ville de Fécamp s'est fortement engagée en 2018 dans cette action en proposant un itinéraire de desserte des aires stationnement réparties sur le pourtour du centre-ville. Pour favoriser la rotation des véhicules en centre-ville, des arrêts minutes ont également été installés à proximité des commerces.

Objectifs de l'action

- **Stationnement périphérique**
Mettre en place un circuit périphérique d'accès aux parkings de stationnement sur le pourtour du centre-ville. Aménager les cheminements aux normes PMR entre les parkings et le centre-ville. Optimiser l'existant. Proposer des parkings de délestage plus éloignés (dans un cadre négocié avec les grandes surfaces par exemple) en entrées de ville en saison estivale.
- **Rotation des véhicules en centre-ville**
Favoriser la rotation des véhicules en centre-ville : développer les zones de stationnement « minute » pour limiter les durées de stationnement dans le cœur commercial.
- **Emprises de stationnement**
Remplacer progressivement le stationnement en épi par du stationnement parallèle à la voie pour diminuer les emprises et conforter les cheminements piétons (boulevard de la République, quai Bérigny).
- **Stationnement en saison estivale**
Dans un objectif de maintien global du nombre de places, repositionner les capacités de stationnement du centre-ville en périphérie durant la saison estivale.
- **Prioriser les places de stationnement proches des équipements et commerces pour les PMR**

Modalités de mise en œuvre

- Schéma directeur de stationnement communal
- Identifier les zones de stationnement susceptibles d'être utilisées pour les parkings de délestage

Secteurs concernés

- Fécamp

Liens avec d'autres actions

- *Actions 1.1.3.1 et 3.3*

Gouvernance

- Ville de Fécamp

Echéancier

- Moyen terme

Estimation financière

- Non déterminé

Indicateurs de suivi

- Nombre et position des places de stationnement



ORIENTATION 3

Affirmer Fécamp Cœur d'Agglomération : pôle urbain, économique et touristique —

ACTION 3.3 : RENFORCER LA PRATIQUE DES MODES DOUX PAR LA REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS DE FECAMP

Constat

Le centre-ville de Fécamp bénéficie de caractéristiques urbaines claires : des centralités, des places, des rues, un tissu bâti compact, des éléments de patrimoine remarquable et des quartiers bien délimités. L'omniprésence de la voiture sur l'espace public (circulation et stationnement) laisse néanmoins peu de place pour proposer de véritables espaces publics et ainsi favoriser une déambulation touristique et quotidienne agréable. Les emprises voiries pénalisent les traversées et met en distance les centralités urbaines de la plage au centre-ville. Les places publiques sont toutes occupées majoritairement par du stationnement.

Pour le piéton ou le cycliste, qu'il soit habitant, actif ou simple visiteur, il est difficile de construire des parcours confortables et lisibles entre le centre-ville et la plage. Les distances sont pourtant tout à fait raisonnables. Les espaces publics ne mettent pas suffisamment les monuments en valeur. Les rues caractéristiques de l'histoire de la ville peinent à s'affranchir de la présence de voiture. Ce contexte est particulièrement inadapté aux personnes à mobilité réduite qui peinent à parcourir sans encombre le centre-ville (stationnement sur trottoirs, largeurs des rues et boulevards, topographie, vitesses des véhicules, mobilier urbain).

En lien avec l'action 3.2 sur la réorganisation du stationnement, il est proposé de s'intéresser au socle urbain et de rééquilibrer les pratiques urbaines au profit des mobilités douces. Pour rendre la ville plus accueillante un espace public apaisé est indispensable et favorise l'attractivité du centre-ville, la dynamique commerciale et touristique et le retour des habitants dans la ville.

Il s'agira également de réussir l'agrafage, c'est-à-dire la mise en réseau, entre les centralités historiques et les centralités en projet pour éviter une coupure et permettre d'asseoir un projet pérenne à l'échelle de la ville d'art et d'histoire.

Objectifs de l'action

- Identifier des parcours modes doux lisibles et sécurisés notamment pour les PMR dans la ville en lien avec le réaménagement des places et rues emblématiques de la ville.
- Apaiser les circulations et proposer des rues apaisées (zone 20 : zones de rencontre selon l'article R110-2 du code de la circulation)

Modalités de mise en œuvre

- Proposer un programme décennal de reconquête des espaces publics autour de deux itinéraires-structurants pour la mise en réseau des espaces publics et des centralités :

Itinéraire 1 :

- Place des Hallettes - Secteur Mairie-Abbatiale : réduire les emprises voirie pour favoriser les traversées piétonnes et mettre en valeur l'abbatiale et le château médiéval
- Rue Alexandre Legros - place Charles de Gaulle
- Rues Félix Faure, Theogene Boufart, Alexandre le Grand, Louis Caron : un parcours urbain depuis le centre-ville vers la Bénédictine et la plage

Itinéraire 2 :

- Place Bellet - Saint Etienne - Avenue Gambetta - Gare - Mâtire - Quai Bérigny - Musée des pêcheries - Plage

Secteurs concernés

- Fécamp

Liens avec d'autres actions

- Actions 1.2, 2.8, 3.1, 3.2,

Gouvernance

- Ville de Fécamp

Echéancier

- Moyen terme

Estimation financière

- Non déterminé

Indicateurs de suivi

- Réalisation de l'étude
- Mètres linéaires de voiries concernées



ORIENTATION 3

Affirmer Fécamp Cœur d'Agglomération : pôle urbain, économique et touristique —

ACTION 3.4 : QUANTIFIER LES FLUX DE TRANSPORTS LOGISTIQUE A L'INTERIEUR DE FECAMP ET AU NIVEAU DE ZONE D'ACTIVITES DES HAUTES FALAISES

Constat

La présence du port au coeur de la ville de Fécamp apporte à la fois de l'attractivité et des contraintes liés au trafic poids lourds qui emprunte les rues de la ville et notamment la RD 150. En outre, la logistique urbaine liée à l'activité commerciale n'a jamais été étudiée pour en évaluer l'impact sur le fonctionnement urbain : stationnement, nuisances, encombrement, horaires de livraison.

Enfin, la zone d'activités des Hautes Falaises et la zone commerciale au sud connaissent un trafic qu'il apparaît nécessaire de quantifier.

Pour apporter des éclairages sur ces flux particuliers, il est nécessaire d'engager une étude permettant :

- d'établir un diagnostic;
- de proposer des solutions visant à améliorer l'insertion des flux logistiques dans les espaces urbanisés et la zone d'activités des Hautes Falaises.

Cette étude permettra dans un second temps, d'engager des actions sur le terrain en concertation avec les commerçants, le port et les chefs d'entreprise.

Objectifs de l'action

- Avoir une connaissance fine des conditions de circulation et de livraison des véhicules utilitaires et des poids lourds dans la ville et la zone d'activités des Hautes Falaises.

Modalités de mise en œuvre

- Lancement d'une consultation auprès de bureaux d'étude spécialisés.

Secteurs concernés

- Fécamp, Saint Léonard

Liens avec d'autres actions

- Actions 3.1,3.3

Gouvernance

- Ville de Fécamp

Echéancier

- Court terme

Estimation financière

- 40000 euros

Indicateurs de suivi

- A définir dans l'étude

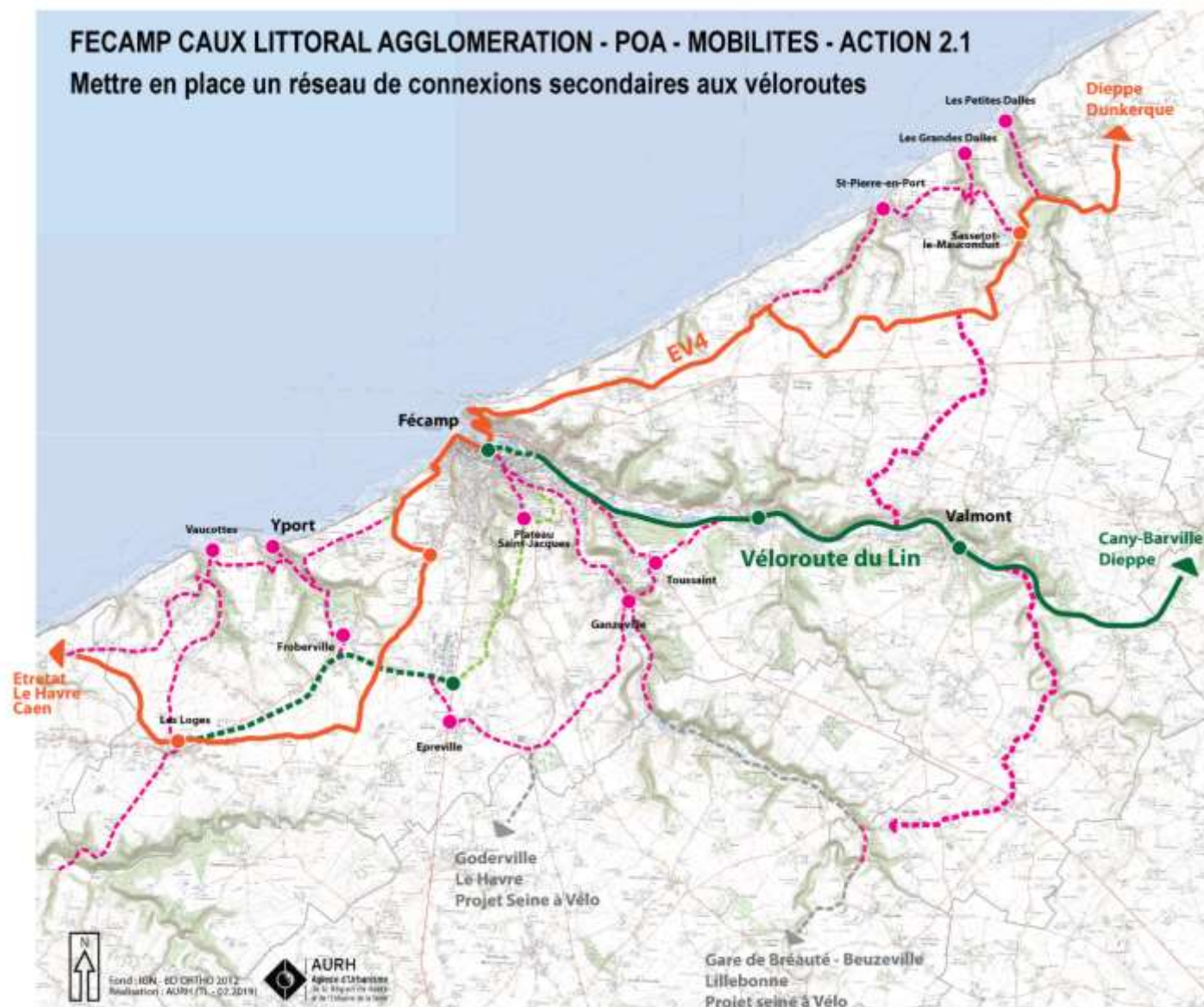


ANNEXE CARTOGRAPHIQUE



FECAMP CAUX LITTORAL AGGLOMERATION - POA - MOBILITES - ACTION 2.1

Mettre en place un réseau de connexions secondaires aux véloroutes



Légende

Itinéraire Eurovelo 4
(voie partagée)

Véloroute du Lin
(site propre)

Projet Les Loges - ZA HF
(site propre)

Projet maillage secondaire :

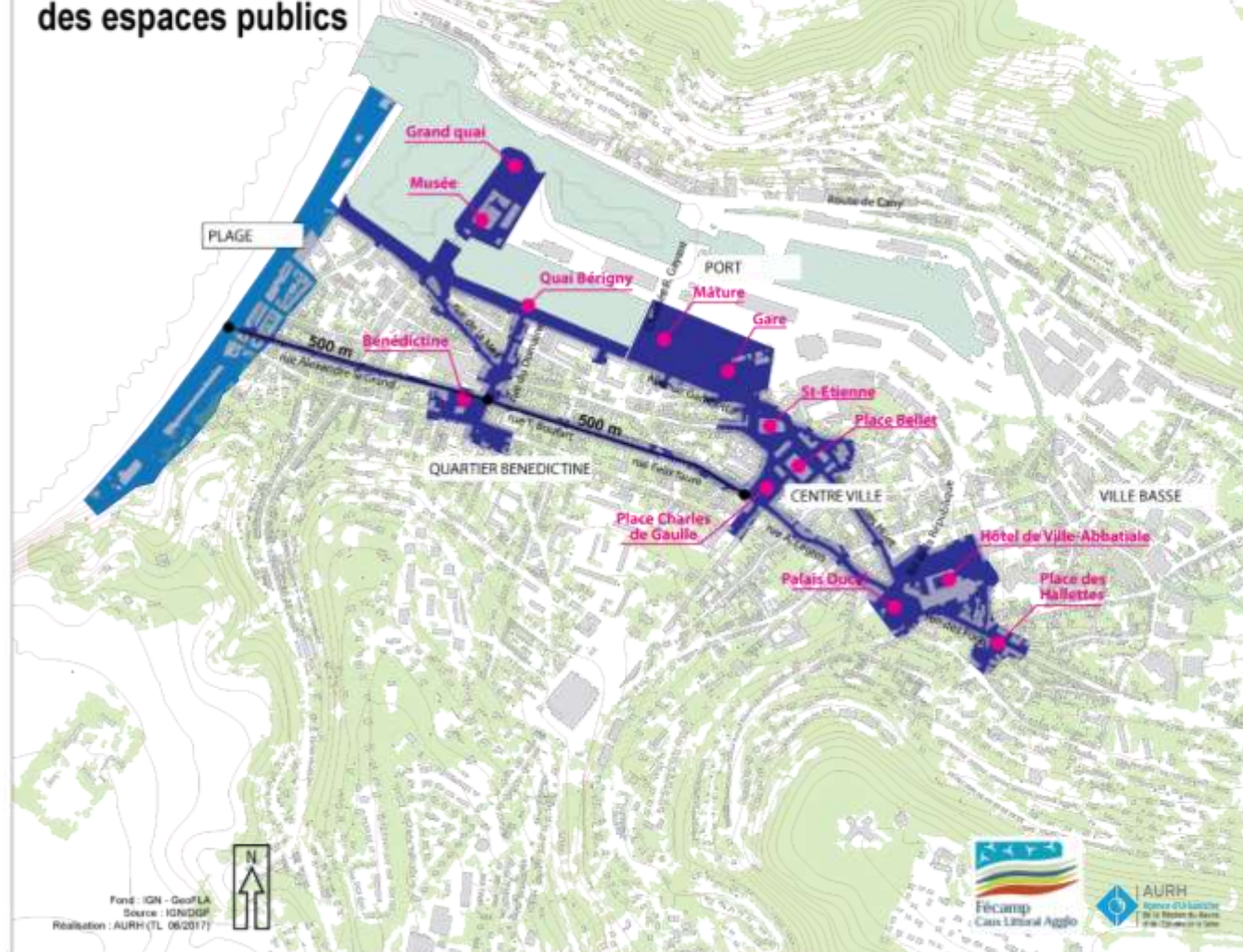
voie partagée

section sur chemin

Section hors FCL

FECAMP CAUX LITTORAL AGGLOMERATION - POA - MOBILITES - ACTION 3.3

Fécamp centre : renforcer la pratique des modes doux par la requalification des espaces publics





PLANS D'ACCESSIBILITE DES VOIES ET ESPACES PUBLICS





PLUi Fécamp Caux Littoral agglomération

PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS - Habitat

Pièce n°3.1

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

La Présidente,

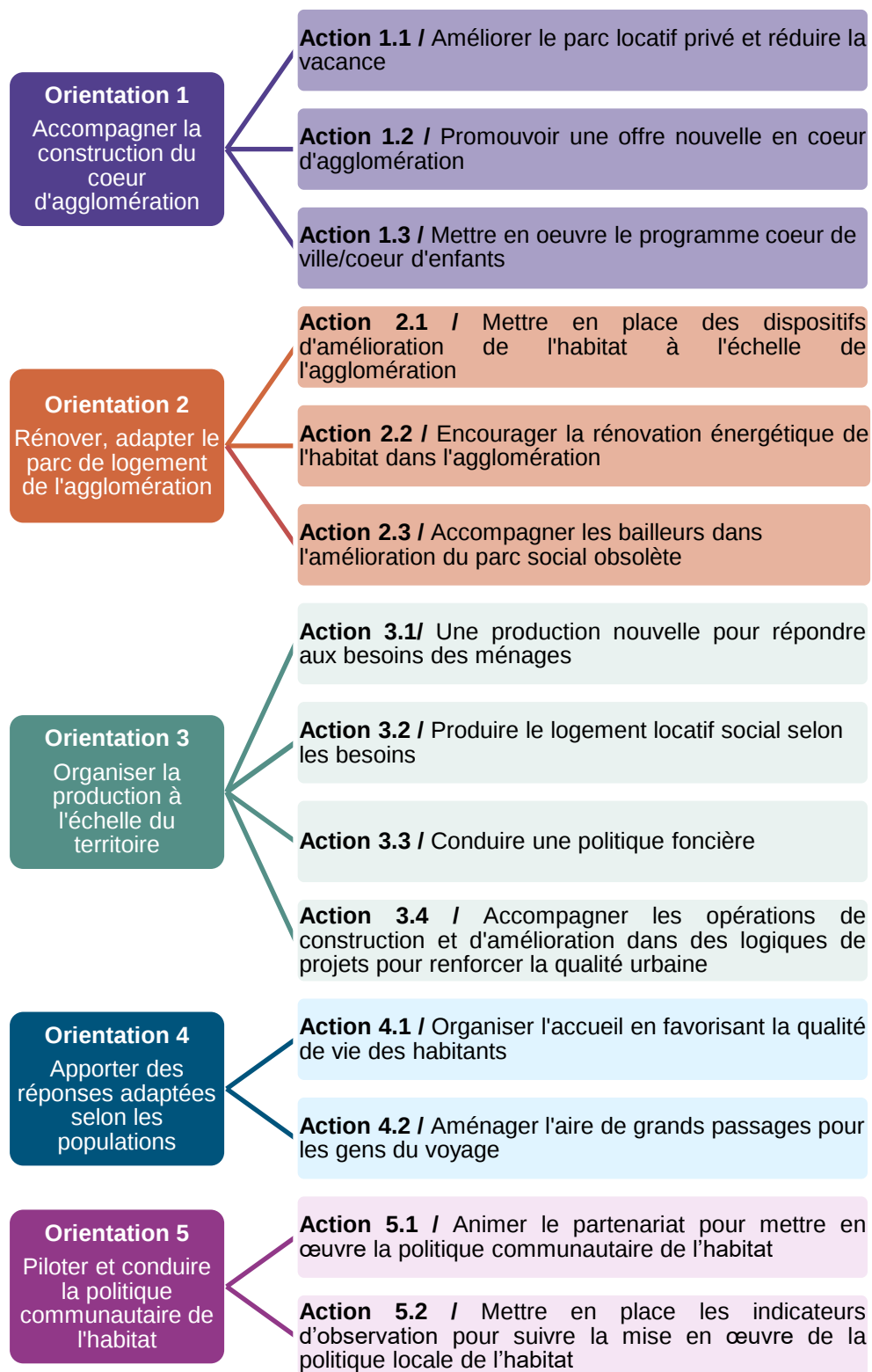


SOMMAIRE

<i>SYNTHESE DES AXES D'INTERVENTIONS ET ACTIONS.....</i>	<i>2</i>
<i>ORIENTATION 1 - ACCOMPAGNER LA CONSTRUCTION DU CŒUR D'AGGLOMERATION.....</i>	<i>2</i>
<i>ORIENTATION 2 - RENOVER, ADAPTER LE PARC DE LOGEMENT DE L'AGGLOMERATION.....</i>	<i>2</i>
<i>ORIENTATION 3 - ORGANISER LA PRODUCTION A L'ECHELLE DU TERRITOIRE.....</i>	<i>2</i>
<i>ORIENTATION 4 - APPORTER DES REPONSES ADAPTEES SELON LES POPULATIONS.....</i>	<i>2</i>
<i>ORIENTATION 5 - PILOTER ET CONDUIRE LA POLITIQUE COMMUNAUTAIRE DE L'HABITAT.....</i>	<i>2</i>
<i>SYNTHESE BUDGETAIRE DES ACTIONS.....</i>	<i>2</i>



SYNTHESE DES AXES D'INTERVENTIONS ET ACTIONS





ORIENTATION 1 - ACCOMPAGNER LA CONSTRUCTION DU CŒUR D'AGGLOMERATION



ORIENTATION 1

Accompagner la construction du cœur d'agglomération

ACTION 1.1 AMELIORER LE PARC LOCATIF PRIVE ET REDUIRE LA VACANCE

CONSTAT

L'essentiel du parc locatif privé de l'agglomération est concentré à Fécamp (77% du parc locatif privé de l'ensemble du territoire). Ce parc locatif privé est relativement ancien : un tiers du parc du cœur d'agglomération a été construit avant 1946. Il s'agit en grande partie de petites maisons de pêcheurs que les propriétaires (occupants ou bailleurs) n'ont pas nécessairement les moyens financiers d'entretenir. Dans ce parc, il apparaît que presque la moitié (45%) des locataires en place sont éligibles au logement très social (revenus inférieurs à 60% du plafond d'accès au logement social).

Le cœur d'agglomération concentre aussi les logements vacants du territoire intercommunal (près de 10% des logements sont vacants). Cette concentration est à relier directement à l'ancienneté du parc puisque la moitié des logements vacants recensés ont été construits avant 1946. Une nouvelle action de requalification du parc privé visant principalement les quartiers du Port jusqu'à Saint Ouen a été mise en œuvre par le biais d'une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat - Renouvellement Urbain - sur la période 2017-2022.

OBJECTIFS

- L'amélioration du parc locatif privé dans le secteur défini dans le cadre de la convention. La convention fixe un objectif d'amélioration de 100 logements de propriétaires occupants et 30 logements de propriétaires bailleurs sur la période 2017-2022.
- La réduction de la vacance. La convention fixe un objectif de 8 à 15 sorties de vacance.
- L'amélioration pour l'autonomie de la personne dans l'habitat.
- La lutte contre la précarité énergétique des logements (programme Habiter Mieux).
- La lutte contre l'habitat indigne
- Le traitement des friches tertiaires.

MISE EN OEUVRE

Modalités	Convention OPAH RU Fécamp 2017-2022
Secteurs concernés	Centre ancien Fécamp : périmètre OPAH RU
Maitrise d'ouvrage	Ville de Fécamp
Moyens financiers prévisionnels	Pour l'OPAH en cours : 105 000 € par an soit 525 000 € au total dont 200 000 € en animation et 325 000 en travaux



ORIENTATION 1

Accompagner la construction du cœur d'agglomération

ACTION 1.2 PROMOUVOIR UNE OFFRE NOUVELLE EN CŒUR D'AGGLOMERATION

CONSTAT

Globalement, le parc de logements du cœur d'agglomération est bien diversifié autour d'un parc locatif privé, social et de logements occupés par leurs propriétaires. Néanmoins, une partie du parc bâti ancien du cœur de l'agglomération ne correspond plus nécessairement aux besoins des ménages en termes de typologie de logements. Une nouvelle offre est attendue et pourrait être réalisée sur des terrains non bâtis ou dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain. Elle serait un complément utile à l'OPAH en cours pour accompagner les évolutions foncières du centre-ville.

OBJECTIFS

- Promouvoir la création d'une offre nouvelle par renouvellement urbain en cœur d'agglomération,
- Développer une offre de logements sociaux et favoriser la mixité sociale au cœur du centre-ville notamment dans les IRIS (Plage, Port, Les Vikings & Centre) où la part de logements sociaux reste limitée.
- Faire émerger une offre adaptée aux personnes âgées modestes en cœur d'agglomération,
- Poursuivre l'accueil des personnes en difficultés en proposant des places d'hébergement d'urgence
- Favoriser l'accueil en centre d'agglomération de certains publics participant à l'activité et à l'attractivité de Fécamp : les travailleurs saisonniers, les étudiants, stagiaires dont les besoins portent sur de petits logements à loyer très modéré.

MISE EN OEUVRE

Modalités	Identifier les tènements, ilots, parcelles qui pourraient muter par acquisition-amélioration, démolition-reconstruction ou densification. Les inscrire dans un programme d'action foncière
	Développer une opération de logements à destination des jeunes ou d'étudiants : Foyer jeune travailleurs et étudiants (FJT) - environ 20 logements : construction bailleur social / gestionnaire potentiel : CLHAJ. Offre envisagée > T1 meublé
Secteurs concernés	Iris ciblés du centre-ville de Fécamp
Maîtrise d'ouvrage	Fécamp + Agglomération

Moyens financiers prévisionnels	Proposer la prise en charge du déficit foncier aux maîtres d'ouvrage ou maîtres d'ouvrage délégués (Collectivités ou organismes d'habitations à loyer modéré) dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain comprenant des démolitions et permettant de créer des logements aidés (locatif social) : 3 à 4 K€ par logement, majoration de 50% si la totalité des logements réalisés est considérée comme accessible au sens du code de la construction et de l'habitation. (Maitrise d'ouvrage : Fécamp)
	Soutenir les acquisitions-améliorations des organismes d'habitations à loyer modéré pour favoriser la valorisation du patrimoine existant et produire une nouvelle offre (locatif social) avec une aide à hauteur 100€/m2 de surface habitable créée. (Maitrise d'ouvrage : Agglomération)
	Soutien à la création ou à l'extension des capacités d'accueil des structures agréées permettant l'accueil des publics jeunes ou étudiants 2 à 3 K€ par lit. (Maitrise d'ouvrage : Agglomération)
	50K€/an



ORIENTATION 1

Accompagner la construction du cœur d'agglomération

ACTION 1.3 METTRE EN ŒUVRE LE PROGRAMME CŒUR DE VILLE/CŒUR D'ENFANTS

CONSTAT

Le 4 juillet 2018, la ville de Fécamp a signé avec l'Etat et ses partenaires sa convention « Action Cœur de Ville ». Ce programme, initié en décembre 2017 par le Ministère de la cohésion des territoires, a retenu 222 « villes moyennes » françaises. Le plan « Action cœur de ville » répond à une double ambition : améliorer les conditions de vie des habitants des villes moyennes et conforter leur rôle de moteur de développement du territoire. Si un cœur de ville moyenne se porte bien, c'est l'ensemble du bassin de vie, y compris dans sa composante rurale, qui en bénéficie. Le programme vise à faciliter et à soutenir le travail des collectivités locales, à inciter les acteurs du logement, du commerce et de l'urbanisme à réinvestir les centres villes, à favoriser le maintien ou l'implantation d'activités en cœur de ville, afin d'améliorer les conditions de vie dans les villes moyennes.

La ville de Fécamp réunit en effet tous les critères de centralité (à l'échelle de la communauté d'agglomération de Fécamp Caux Littoral) mais aussi malheureusement ceux de la fragilité : démographie atone, enfance vulnérable, parc de logements vieillissants, déprise commerciale, ... Cet état des lieux est aujourd'hui compensé d'une ambition et d'un programme d'actions que Cœur de Ville se propose d'aider et financer : des travaux d'aménagements d'espaces et de bâtiments publics, de logements, de soutien aux commerces de centre-ville, ... Le projet Cœur de Ville est organisé autour de plusieurs axes : Gouvernance, Habitat, Commerce, Numérique, espaces et équipements publics.

OBJECTIFS

L'objectif de cette action est d'accompagner la ville de Fécamp, l'agglomération et leurs partenaires dans la mise en œuvre du volet habitat du programme Cœur de Ville. La convention Cœur de Ville fait en effet mention de création de logements (neufs ou réhabilitation) et cite les actions de l'OPAH et de l'ORFO.

- Poursuivre la promotion du programme Cœur de Ville et suivre la mise en œuvre des actions

MISE EN ŒUVRE

Modalités	Réunion de suivi du programme
Secteurs concernés	Ville de Fécamp
Maitrise d'ouvrage	Ville et Agglomération
Moyens financiers prévisionnels	Sans objet



ORIENTATION 2 - RENOVER, ADAPTER LE PARC DE LOGEMENT DE L'AGGLOMERATION





ORIENTATION 2

Rénover, adapter le parc de logement de l'agglomération

ACTION 2.1 MISE EN PLACE D'UNE ETUDE PRE-OPERATIONNELLE PORTANT SUR L'EXTENSION DES DISPOSITIFS D'AMÉLIORATION DE L'HABITAT A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION

CONSTAT

En complément de l'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat sur le périmètre de Fécamp sur la période 2017-2022, une intervention pourrait être menée à l'échelle de l'agglomération.

Elle pourrait d'une manière globale, porter sur :

- L'amélioration des performances énergétiques du parc ancien,
- L'adaptation du logement des personnes âgées,
- La requalification du parc de certains centres-bourg denses et anciens de l'agglomération,

OBJECTIFS

L'étude pré-opérationnelle doit permettre de :

- Réaliser un diagnostic territorial comprenant notamment :
 - l'identification des logements désaffectés à démolir
 - l'identification des copropriétés dégradés
- Identifier les enjeux et les prioriser
- Proposer les leviers opérationnels adaptés au territoire (incitatif et coercitif) et les dispositifs pouvant être mobilisés par la collectivité (permis de louer, opérations de résorption de l'habitat insalubre irrémédiable ou dangereux (RHI) et de restauration immobilière (Thirori), conventionnement ANAH/Propriétaires bailleurs pour développer une offre locative privée à loyers conventionnés).
- Définir le périmètre d'intervention le plus adaptée

MISE EN OEUVRE

Modalités	Elaborer un cahier des charges Lancer une consultation
Secteurs concernés	Agglomération
Maîtrise d'ouvrage	Agglomération
Moyens financiers prévisionnels	30 à 50 K€



ORIENTATION 2

Rénover, adapter le parc de logement de l'agglomération

ACTION 2.2 POURSUIVRE L'INCITATION A LA RÉNOVATION ÉNERGETIQUE DE L'HABITAT DANS L'AGGLOMERATION

CONSTAT

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV) d'août 2015 étend l'obligation d'élaboration d'un Plan Climat-énergie territorial (PCAET) aux intercommunalités de plus de 20 000 habitants. L'agglomération de Fécamp est donc concernée. Il s'agit de réduire les consommations d'énergie notamment dans le cadre du logement en améliorant la performance énergétique des bâtiments.

D'autre part, l'obligation de prévoir dans les PLUIH des objectifs de performance énergétique de l'habitat est inscrit dans la loi ELAN dans son article 183 qui modifie l'article L302-1 du code de la construction et de l'habitation. Désormais, le PLUIH doit prendre en compte l'aspect énergétique dans les actions menées pour la réhabilitation et l'amélioration du parc existant.

OBJECTIFS

- Être en conformité avec les prérogatives législatives.
- Poursuivre les engagements pris par la communauté d'agglomération notamment dans le cadre du Contrat d'agglomération (2014-2020) sur la promotion de la rénovation énergétique des bâtiments afin d'accompagner le territoire vers la transition énergétique.

MISE EN OEUVRE

Modalités	Pérenniser le dispositif « Info Energie » mis en place
	Améliorer les performances énergétiques du parc ancien (cf. OPAH action 2.1)
	Favoriser le développement de projet favorisant l'urbanisme durable (cf. action 3.4)
Secteurs concernés	Agglomération
Maitrise d'ouvrage	Agglomération
Moyens financiers prévisionnels	4 K€/an



ORIENTATION 2

Rénover, adapter le parc de logement de l'agglomération

ACTION 2.3 ACCOMPAGNER LES BAILLEURS DANS L'AMÉLIORATION DU PARC SOCIAL OBSOLETE

CONSTAT

A l'échelle de l'agglomération, c'est la Ville de Fécamp qui concentre l'essentiel du parc social de l'agglomération (88% des logements sociaux de l'agglomération). Le parc social est également présent à Yport (15% du parc de résidences principales) et Valmont (9% du parc de résidences principales), Sassetot-le-Mauconduit (8%) ou encore Froberville (7,3%).

A Fécamp, le quartier du Ramponneau, principal secteur d'habitat social de l'agglomération est défini comme quartier prioritaire de la politique de la ville. Il 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 hébergeant des populations modestes, ils doivent poursuivre leur effort d'amélioration pour rester attractif.

OBJECTIFS

Après le programme de rénovation urbaine du Ramponneau, il s'agit :

- d'établir une politique communautaire avec les bailleurs sociaux,
- de poursuivre les efforts engagés par les bailleurs en les aidant à poursuivre l'amélioration du parc afin de maintenir sa qualité et son niveau d'attractivité.

MISE EN OEUVRE

Modalités	Mettre en place une convention avec les bailleurs sur les sites identifiés pour programmer la rénovation
	Identifier avec les bailleurs les travaux à engager dans les prochains PPI : - Soutenir les opérations éligibles à l'éco-prêt - Viser un montant de travaux supérieur à 10K€ / logement
Secteurs concernés	Agglomération
Maîtrise d'ouvrage	Agglomération
Moyens financiers prévisionnels	L'agglomération propose une enveloppe budgétaire pour faire un effet levier et accompagner les bailleurs. Ce montant serait de 4 K€ par logement.

	125 logements pour l'exercice du PLH (soit une douzaine de logement par an) : 50K€ / an <i>L'agglomération financera un programme de travaux sur un ou deux groupes de logements chaque année pour un montant de travaux supérieur à 10K€ par logement dans la limite de 50k€/an</i>
--	--



ORIENTATION 3 - ORGANISER LA PRODUCTION A L'ECHELLE DU TERRITOIRE



ORIENTATION 3

Organiser la production à l'échelle du territoire

ACTION 3.1 UNE PRODUCTION NOUVELLE POUR REPONDRE AUX BESOINS DES MENAGES

CONSTAT

Globalement, le territoire a produit en moyenne 200 logements neufs par an au cours de ces dix dernières années. Le rythme de construction a néanmoins baissé depuis 2008 avec une moyenne de 150 logements contre 200 en moyenne par an sur la période allant des années 2000 à 2007. Les hypothèses de production de logements tiennent compte de différents facteurs : la variation du nombre moyen d'occupants par logement, la variation du parc de logements vacants et de résidences secondaires et le remplacement des logements désaffectés. Il s'agit de trouver le juste équilibre entre les ambitions des élus pour leur territoire, la production annuelle moyenne observée et les différents facteurs évoqués précédemment afin de maintenir une construction neuve suffisante pour répondre aux besoins des ménages et population souhaitant s'installer sur le territoire.

OBJECTIFS

Pour adapter la production de l'offre de logement sur le territoire aux besoins des ménages, il s'agit de :

- Adapter l'offre pour répondre aux besoins spécifiques en logements notamment :
 - 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)
 - 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.
- Poursuivre la production de logements sociaux en diversifiant les modes de financement du parc social afin de garder des loyers peu élevés pour les ménages très modestes (cf. action 3.2)

MISE EN OEUVRE

Modalités	Aide à l'accession à la propriété pour les ménages primo-accédants dans les centres bourgs anciens (cf. action 2.1)
	Soutien à la production de logements adaptés (cf. action 2.1)
	Pour favoriser l'équilibre du parc et répondre au mieux aux besoins en logements, il est préconisé de veiller à la construction de petits logements (type 1, 2 et 3)
Secteurs concernés	Agglomération : cf. Répartition indicative de production de logements par secteurs
Maitrise d'ouvrage	∠
Moyens financiers prévisionnels	∠

Répartition indicative des objectifs de production de logements par secteurs

Années	Production	Objectif de production de logements pour 10 ans
Secteur aggloméré	Forte production	670
Fécamp		600
Saint-Léonard		70
Communes à forte polarité	Modérée	480
Colleville, Epreville, Froberville, Les Loges, Saint-Pierre-en-Port, Sassetot-le-Mauconduit, Toussaint, Yport		
Communes en réseau	Plus modérée	200
Angerville-la-Martel, Senneville-sur-Fécamp, Thérouldeville, Valmont		
Communes rurales	Mesurée	450
Ancretteville-sur-mer, Contremoulins, Criquebeuf-en-Caux, Ecretteville-sur-mer, Eletot, Ganzeville, Gerponville, Gerville, Limpiville, Maniquerville, Riville, Sainte-Hélène-Bondeville, Sorquainville, Theuville-aux-Maillots, Thiergeville, Thiétreville, Tourville-les-Ifs, Vattetot-sur-mer, Ypreville-Biville		
TOTAL		1 800



ORIENTATION 3

Organiser la production à l'échelle du territoire

ACTION 3.2 PRODUIRE LE LOGEMENT LOCATIF SOCIAL SELON LES BESOINS

CONSTAT

A l'échelle de l'agglomération, c'est la Ville de Fécamp qui concentre l'essentiel du parc social de l'agglomération (88% des logements sociaux de l'agglomération). Le parc social est également présent à Yport (15% du parc de résidences principales) et Valmont (9% du parc de résidences principales), Sassetot-le-Mauconduit (8%) ou encore Froberville (7,3%). Le quartier du Ramponneau à Fécamp concentre plus de 50% de logements sociaux, c'est le 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.

OBJECTIFS

L'objectif est de produire le logement locatif social de manière différenciée selon les spécificités et besoins des différentes communes de l'agglomération en veillant à :

- poursuivre la production de logements sociaux en diversifiant les modes de financement du parc social afin de garder des loyers peu élevés pour les ménages très modestes
- l'équilibre et la mixité sociale dans le territoire
- développer du logement social dans les zones disposant d'un minimum de services de proximité et de transport.

MISE EN OEUVRE

Modalités	La production de logements sociaux a été envisagée de manière différenciée selon les communes : - A Fécamp l'objectif est de maintenir l'équilibre actuel du parc, il est proposé que 23% de la construction neuve soit consacrée au logement social. - A Saint-Léonard, il est proposé que 15% de la production nouvelle soit dédiée à la production de logements sociaux. - A Valmont, commune qui compte 7% d'habitat social, l'objectif est d'atteindre 15 % de logements en location sociale ou en accession sociale. Cela suppose la production d'au moins 35 logements sociaux.
	Dans les communes à forte polarité : (Colleville, Epreville, Froberville, Toussaint, Yport, Saint Pierre en Port, Sassetot-le-Mauconduit, Les Loges), pour conserver la diversification du parc de ces communes, il est proposé que au moins 5% de la construction neuve soit consacrée au logement social.

	Pour toutes les autres communes (en réseau et rurales) : permettre la réalisation d'opérations selon les opportunités. L'objectif de production de logement social pourra donc varier de 0 à 3% de la construction neuve.
	Pour favoriser la mixité sociale et limiter la concentration du parc social à Fécamp, il est préconisé de : - A Fécamp de privilégier les quartiers peu pourvus en logement social. Il s'agit de maîtriser la construction dans les IRIS ayant plus de 50% de logements locatifs sociaux (Ramponneau, Val de Bucaille et Saint-Benoit-Saint-Ouen. - Favoriser le développement de logements sociaux dans les zones disposant d'un minimum de services de proximité et de transport.
	La collectivité se dote d'une grille de critères afin d'établir une hiérarchisation de l'intérêt des projets pour le territoire face aux propositions des bailleurs. Les critères à prendre en compte : - La localisation des projets préférentiellement dans une commune des secteurs agglomérés, à forte polarité voire en réseau (cf. PADD) et proche des services, commerces voire transports en commun ou cheminements doux. - La part de logements en PLAI dans le projet (objectif 30%). - Les projets économes en foncier comblant préférentiellement des dents-creuses - Les projets en acquisition-amélioration - Des projets de qualité (qualité architecturale, choix des matériaux, de l'intégration paysagère, construction respectueuse de l'environnement) (cf. action 3.4)
Secteurs concernés	Agglomération
Maîtrise d'ouvrage	<>
Moyens financiers prévisionnels	Cf. action 1.2 et action 2.1

Répartition indicative des objectifs de production de logements sociaux

	Production globale	Objectif de production de logements sociaux pour 10 ans	
		% de la construction neuve	Nombre de logements
Secteur spécifiques	670		180
Fécamp	600	23%	135
Saint-Léonard	70	15%	10
Valmont	-	-	35
Communes à forte polarité	480	5%	24
Colleville, Epreville, Froberville, Les Loges, Saint-Pierre-en-Port, Sassetot-le-Mauconduit, Toussaint, Yport			
Communes en réseau/rurales	650	3%	20
Angerville-la-Martel, Senneville-sur-Fécamp, Thérouldeville, Ancrétteville-sur-mer, Contremoulins, Criquebeuf-en-Caux Ecrétteville-sur-mer, Eletot, Ganzeville, Gerponville, Gerville, Limpville, Maniquerville, Riville, Sainte-Hélène-Bondeville, Sorquainville, Theuville-aux-Maillots, Thiergeville, Thiétreville, Tourville-les-Ifs, Vattetot-sur-mer, Ypreville-Biville			
TOTAL			224

Répartition indicative par type de financement

En application du IV de l'article L302-1 du Code de la Construction et de l'Habitation, il est attendu que les objectifs de production de logements sociaux soient déclinés par typologie* : PLUS, PLAI, PLS.

	PLAI	PLUS	PLS	TOTAL
% de logements sociaux	30%	60%	10%	100

*Il existe plusieurs catégories de logements sociaux selon les prêts et subventions accordés aux organismes sociaux lors de la construction de l'immeuble :

- **Prêt Local Aidé d'Intégration (PLAI)** réservé aux personnes en situation de grande précarité qui cumulent des difficultés sociales et économiques. Les loyers sont compris entre 4,56 €/m² et 5,97€/m² selon les régions.
- **Prêt Locatif à Usage Social (PLUS)** correspond aux HLM traditionnelles. Les loyers sont compris entre 5,14€/m² et 6,70€/m². Plus de 80% des logements sociaux sont régis par ce plafond de loyer et de ressources.
- **Prêt Locatif Social (PLS)** finance des logements situés en priorité dans les zones dont le marché immobilier est le plus tendu. Les loyers sont compris entre 7,71€/m² et 13,07€/m².



ORIENTATION 3

Organiser la production à l'échelle du territoire

ACTION 3.3 CONDUIRE UNE POLITIQUE FONCIERE

CONSTAT

Avec l'apparition de friches urbaines et d'espaces sous utilisés, 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. L'intérêt de conduire une politique foncière en passant par un conventionnement avec l'EPF-Normandie serait de mieux anticiper les besoins en matière de logements et de développement économique ; d'organiser l'aménagement de ces sites en tenant compte des besoins des quartiers environnants et de la ville (liaisons douces, espaces publics, stationnement) et de s'appuyer sur les caractéristiques paysagères et urbaines du territoire pour fabriquer des projets urbains correspondant à l'identité du territoire.

OBJECTIFS

- Dresser un bilan des politiques foncières antérieures (actions réalisées, moyens mis en œuvre...)
- S'appuyer sur l'étude de stratégie foncière pour développer une politique de reconquête et de maîtrise foncière par le projet urbain.
- Dans le cœur d'agglomération : optimiser la ressource foncière et requalifier certains espaces en friches (Espace Maupassant, Espace Jules Ferry, Halle au beurre, Tribunal de commerces, Poste...).
- Dans les autres communes : intervention sur le bâti en friches ou les espaces à réhabiliter en cœur de bourg

MISE EN OEUVRE

Modalités	Lancement d'une mission d'accompagnement pour l'élaboration d'une stratégie foncière (en mars 2019) Développement d'un partenariat avec l'EPFN en passant par la signature d'une convention pluriannuelle d'actions foncières décrivant les conditions de portage technique, foncier et financier des unités foncières à acquérir par l'EPFN au profit des collectivités locales concernées. L'agglomération peut ainsi accompagner les communes lors d'acquisitions de terrains, à travers un programme d'action foncière contractualisé avec l'Etablissement Public Foncier de Normandie (EPFN), permettant de réaliser des opérations de logements dans le respect de l'équilibre social du territoire.
Secteurs concernés	Agglomération
Maîtrise d'ouvrage	Agglomération
Moyens financiers prévisionnels	33 K€



ORIENTATION 3

Organiser la production à l'échelle du territoire

ACTION 3.4 ACCOMPAGNER LES OPERATIONS DE CONSTRUCTION ET D'AMELIORATION DANS DES LOGIQUES DE PROJETS POUR RENFORCER LA QUALITE URBAINE DU TERRITOIRE

CONSTAT

Pour valoriser au mieux le territoire et participer à l'attractivité de celui-ci, la qualité urbaine des opérations de construction ou même d'amélioration du cadre bâti d'un projet est déterminante. Penser une opération d'aménagement dans un cadre plus large en termes d'échelles de projets, d'intégration dans son environnement et d'insertion paysagère doit permettre de renforcer la qualité urbaine des opérations menées.

OBJECTIFS

Pour renforcer la qualité urbaine des opérations de production ou d'amélioration des logements, il s'agit de les intégrer dans une logique plus large de projets urbains tenant compte des attentes contemporaines en la matière :

- Faisant émerger de nouvelles formes bâties innovantes et respectueuses de l'environnement
- Favorisant l'intégration paysagère des projets dans leur environnement en tenant compte d'échelles plus larges d'aménagements (l'îlots, le quartier)

MISE EN OEUVRE

Modalités	Développer une ingénierie locale en faisant appel aux partenaires du territoire pour faire émerger les projets communaux et communautaires. Ce groupe de professionnels de l'urbanisme, de l'aménagement et du paysage pourrait être composé de l'Etat, du CAUE, de l'AURH et des techniciens de l'agglomération. Il apporte conseil et assistance opérationnelle aux communes désireuses de développer un projet urbain en réponse aux objectifs du PLH. Il garantit une approche méthodologique et maîtrisée du projet ainsi qu'une déclinaison opérationnelle, allant jusqu'à l'esquisse.
Secteurs concernés	Agglomération
Maîtrise d'ouvrage	<>
Moyens financiers prévisionnels	<>



ORIENTATION 4 - APPORTER DES REPONSES ADAPTEES SELON LES POPULATIONS



ORIENTATION 4

Apporter des réponses adaptées selon les populations

ACTION 4.1 ORGANISER L'ACCUEIL EN FAVORISANT LA QUALITE DE VIE DES HABITANTS

CONSTAT

L'accueil de nouvelle population sur le territoire passe par une équation alliant la production de logements, la qualité de vie offerte aux habitants grâce aux équipements et services de l'agglomération et le respect de l'environnement. Fécamp est le pôle urbain structurant à l'échelle de son bassin de vie. Les communes d'Yport, des Loges et de Sassetot-le-Mauconduit constituent des pôles de proximité importants pour leurs habitants tandis que les communes rurales dotées en commerces et services doivent poursuivre leur capacité à accueillir des populations en pérennisant et optimisant leur offre de logement.

OBJECTIFS

Pour organiser l'accueil de nouvelles populations en favorisant la qualité de vie des habitants, il apparaît important de :

- Accueillir de nouvelles constructions en limitant la consommation foncière et en exploitant au maximum les terrains déjà équipés et desservis.
- Recentrer la consommation foncière pour optimiser le fonctionnement et la préservation du territoire
- Favoriser la production dans les centre-bourgs équipés
- Densifier les lieux d'intensité et les hameaux déjà constitués
- Conforter et étendre les centre-bourgs équipés
- Offrir un cadre de vie adapté au « bien vieillir » en offrant des logements aux personnes âgées et handicapées présentant des besoins spécifiques en termes d'accessibilité et d'adaptabilité dans un environnement permettant de vivre au quotidien.

MISE EN OEUVRE

Modalités	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 les centre-bourgs ruraux. Il s'agit de réduire l'impact de la construction sur les terrains agricoles, et de réduire les coûts liés à l'extension ou au renforcement des réseaux.
	Cf. Plan de zonage (constructibilité limitée)
Secteurs concernés	Agglomération
Maitrise d'ouvrage	Agglomération
Moyens financiers prévisionnels	<>



ORIENTATION 4

Apporter des réponses adaptées selon les populations

ACTION 4.2 AMENAGER L'AIRE DE GRANDS PASSAGES POUR LES GENS DU VOYAGE

CONSTAT

Le schéma départemental d'accueil des gens du voyage de la Seine-Maritime 2012-2017 a été approuvé par l'État et le Département par arrêté conjoint le 14 janvier 2013.

Parmi les grandes lignes des prescriptions de ce schéma, il est fait obligation aux communes de l'arrondissement du Havre de plus de 5 000 habitants, c'est le cas de Fécamp, de réaliser des places d'accueil pour les gens du voyage. Une aire d'accueil pour les passages courants a été réalisée par la commune de Fécamp et mise en service en 2007. Elle offre 40 places. À noter que la communauté d'agglomération ne détient pas jusqu'à présent cette compétence et c'était donc à la commune, Fécamp en l'occurrence, de prendre en charge la réalisation de l'aire afin de répondre aux obligations du schéma départemental des gens du voyage.

Concernant les grands passages, le schéma prescrit la création d'une aire de grands passages dans le secteur de Fécamp, elle est actuellement en cours de réalisation.

Le schéma départemental d'accueil des gens du voyage est actuellement en cours de mise à jour, l'agglomération tiendra compte des nouvelles prescriptions le cas échéant.

OBJECTIFS

- Poursuivre le développement des dispositifs d'accueil pour les gens du voyage en aménageant une aire de grands passages.

MISE EN OEUVRE

Modalités	Acquisition du terrain et aménagement (raccordement eau/gaz) Livraison prévue en 2019
Secteurs concernés	Agglomération
Maîtrise d'ouvrage	Agglomération
Moyens financiers prévisionnels	600 K€



ORIENTATION 5 - PILOTER ET CONDUIRE LA POLITIQUE COMMUNAUTAIRE DE L'HABITAT



ORIENTATION 5

Piloter et conduire la politique communautaire de l'habitat

ACTION 5.1 ANIMER LE PARTENARIAT POUR METTRE EN ŒUVRE LA POLITIQUE COMMUNAUTAIRE DE L'HABITAT ET COMMUNIQUER AUPRES DU GRANDS PUBLICS

CONSTAT

Les EPCI dotés d'un PLH et comprenant un ou des quartier(s) prioritaire(s) au titre de la politique de la ville ont l'obligation de mettre en place une Conférence intercommunale du logement (CIL), et de mettre en œuvre une convention d'équilibre territorial. L'agglomération Fécamp Caux Littoral a mis en place sa Conférence Intercommunale du Logement depuis le 7 décembre 2017.

La mise en œuvre de la politique communautaire en matière d'habitat passe par l'animation du partenariat local qui prend notamment forme dans la Convention Intercommunale d'Attribution. La communauté d'agglomération de Fécamp a délibéré le 20 mars 2018 pour engager la démarche d'élaboration de la Convention Intercommunale d'Attribution.

OBJECTIFS

- Poursuivre le développement des outils réglementaires relatifs à l'animation de la politique locale de l'habitat notamment en termes d'attribution des logements sociaux via la Convention Intercommunale d'Attribution.
- Communiquer et informer le grand public sur les dispositifs existants, informer les propriétaires bailleurs....

MISE EN ŒUVRE

Modalités	Elaboration de la Convention Intercommunale d'Attribution
Secteurs concernés	Agglomération
Maitrise d'ouvrage	Agglomération
Moyens financiers prévisionnels	1/2 ETP



ORIENTATION 5

Piloter et conduire la politique communautaire de l'habitat

ACTION 5.2 METTRE EN PLACE LES INDICATEURS D'OBSERVATION POUR SUIVRE LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE LOCALE DE L'HABITAT

CONSTAT

La mise en œuvre de la politique locale de l'habitat passe par l'animation du partenariat (action 5.1) et par le suivi des actions du PLH. Ces éléments seront importants pour les évaluations à mi-parcours du volet Habitat du PLUI à 3 et 6 ans. En terme d'observation foncière, le territoire est doté d'un observatoire foncier à l'échelle du Syndicat mixte des Hautes Falaises, réalisé par l'AURH et mis à jour tous les deux ans.

OBJECTIFS

- Suivre les actions et leurs incidences avec une série d'indicateurs
- Evaluer la politique locale de l'habitat de la communauté de communes
- Dresser un bilan annuel et à mi-parcours de l'état d'avancement des actions. Ainsi, les objectifs de construction de logements pourront donc être réévalués chaque année en fonction de l'avancement des projets ainsi que des évolutions socio-démographiques du territoire.

MISE EN ŒUVRE

Modalités	Constituer un tableau de bord en se basant sur le suivi des actions et les indicateurs sélectionnés ci-après.
Secteurs concernés	Agglomération
Maitrise d'ouvrage	Agglomération
Moyens financiers prévisionnels	<>

Indicateurs sélectionnés

Objectifs des actions	Source
Réalisation des objectifs de l'OPAH	Suivi Animation OPAH
Acquisitions-améliorations réalisées avec un soutien de l'agglomération	Fécamp Caux Littoral
Aides versées aux ménages primo-accédants en bourgs anciens denses	Fécamp Caux Littoral
Nombre de logements sociaux améliorés	Fécamp Caux Littoral
Production de logements aidés	PC
Production de logements par commune (privé et sociaux)	PC
Consommation foncière liée à des opérations de logements	PC-PLUi
Taux de vacance par commune, par quartier de Fécamp	Compteurs eau / électricité / fichiers fonciers
Nombre de ménages aidés dans les différents dispositifs portés par Fécamp Caux Littoral	Fécamp Caux Littoral
Nombre de logements produits avec une aide des dispositifs portés par Fécamp Caux Littoral	Fécamp Caux Littoral
Nombre de logements sociaux attribués hors QPV à des demandeurs du premier quartile ou à des ménages relogés dans le cadre d'une opération de renouvellement urbain	Fécamp Caux Littoral
Nombre de logements sociaux attribués par ménages bénéficiant du DALO et aux demandes prioritaires	Fécamp Caux Littoral
Nombre de logements sortis de vacance	Fécamp Caux Littoral



SYNTHESE BUDGETAIRE DES ACTIONS



Orientations	Actions	Budget prévisionnel Fécamp	Budget prévisionnel* Agglo
Accompagner la construction du cœur d'agglomération	1.1 Améliorer le parc locatif privé et réduire la vacance	105 K€/an	
	1.2 Promouvoir une offre nouvelle en cœur d'agglomération	25 k€/an	25 K€/an
	1.3 Mettre en œuvre le programme cœur de ville/cœur d'enfants		
Rénover, adapter le parc de logement	2.1 Mise en place d'une étude pré-opérationnelle portant sur l'extension des dispositifs d'amélioration de l'habitat à l'échelle de l'agglomération		30 à 50K€
	2.2 Encourager la rénovation énergétique de l'habitat dans l'agglomération		4K€
	2.3 Accompagner les bailleurs dans l'amélioration du parc obsolète		50 K€/an
Organiser la production à l'échelle du territoire	3.1 Une production nouvelle pour répondre aux besoins des ménages		
	3.2 Produire le logement locatif social selon les besoins		
	3.3 Conduire une politique foncière		33K€
	3.4 Accompagner les opérations de construction et d'amélioration dans des logiques de projets urbains pour renforcer la qualité urbaine		
Apporter des réponses adaptées selon les populations	4.1 Organiser l'accueil en favorisant la qualité de vie des habitants		
	4.2 Aménager l'aire de grands passages pour les gens du voyage		600K€
Piloter et conduire la politique communautaire de l'habitat	5.1 Animer le partenariat pour mettre en œuvre la politique communautaire de l'habitat		1/2 ETP
	5.2 Mettre en place les indicateurs d'observation pour suivre la politique locale de l'habitat		

** De manière générale, une fongibilité entre les lignes budgétaires pourra être envisagée pour mieux prendre en compte les ajustements nécessaires des actions sur l'ensemble de la période d'application du volet habitat du PLUi.*

