

OAP « Sans règlement »

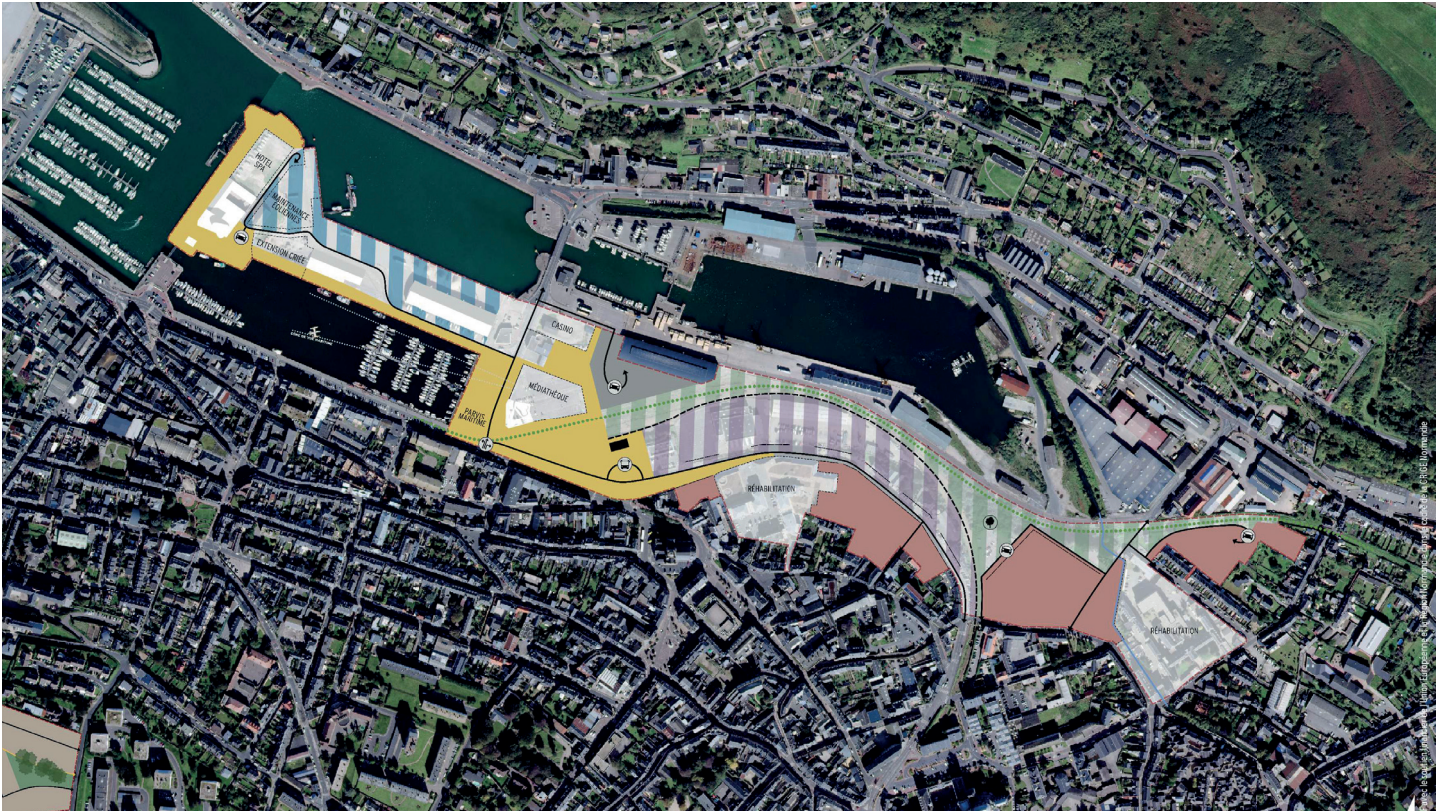
LES Fiches
OAP n°9

Densification urbaine | Activités économiques

76 Seine-Maritime
c.a.u.e
Cabinet d'architecture, d'urbanisme
et de l'environnement

PRÉFET
DE LA SEINE-
MARITIME
Liberté
Égalité
Fraternité

FECAMP - OAP SANS RÉGLEMENT



PRESCRIPTIONS SURFACIQUES

- Intensité à créer
- Espace public
- Espace à dominante économique
- Espace à dominante paysagère
- Espace à dominante portuaire
- Parking

PRESCRIPTIONS LINÉAIRES

- Limite de l'OAP
- Voirie à créer (Obligatoire/potentielle)
- Front bâti
- ↻ Principe de retournement

AUTRES PRESCRIPTIONS

- 🚗 Stationnement mutualisé
- 🚗 Pôle multimodal
- 🚗 Entrées mutualisées

→ Communauté de communes
FÉCAMP CAUX LITTORAL

→ Commune
FÉCAMP

→ Nombre d'habitants
18 641 hab (2017)

→ Document
PLUI DE FÉCAMP CAUX LITTORAL

→ Approuvé
18/12/2019

→ Bureau d'études :
AURH

→ Surface de l'OAP :
22 ha

UN PROJET DE REQUALIFICATION URBAINE POUR DYNAMISER LE CENTRE-VILLE DE FÉCAMP

L'OAP de la Mature est située au cœur de la ville de Fécamp. Cet espace d'une vingtaine d'hectares regroupe au sein d'un même périmètre le port et ses activités économiques et touristiques, la gare ferroviaire, le site historique de l'ancien hôpital, le boulevard de la République avec ses commerces et habitations.

Sur ce secteur stratégique d'interface entre ville et port, les enjeux sont nombreux : maintien des activités économiques portuaires, développement touristique, maintien d'une mixité urbaine, amélioration des déplacements, requalification d'espaces publics, réhabilitation de logements et construction d'équipements structurants...

Cette OAP impulse les grandes lignes d'une requalification urbaine du secteur en particulier sur le plan programmatique. Quelques éléments de qualité urbaine et paysagère encadrent les formes urbaines du site, de manière souple. Cette OAP permet, ainsi, d'indiquer les invariants et de préciser les attendus concernant la qualité urbaine sans contraindre l'aménagement.

POINTS FORTS

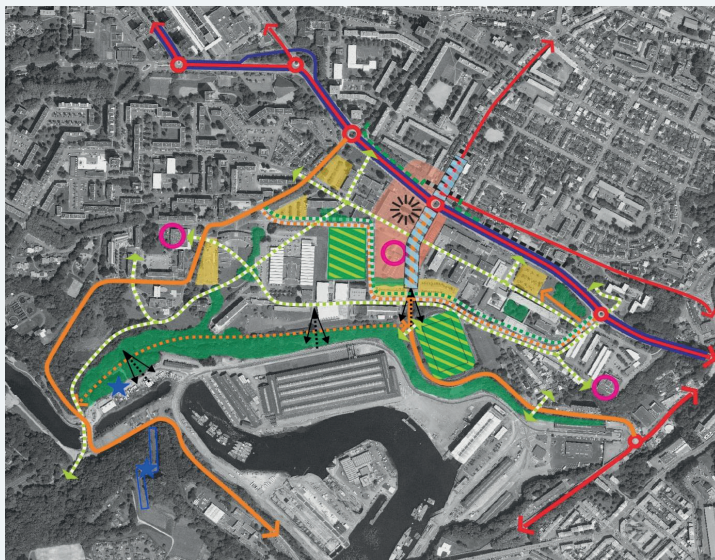
- La description du **contexte d'aménagement** et l'énonciation de la **programmation** permettent de décrire la cohérence globale du projet.
- Prévoir la **réhabilitation de certains secteurs**, ainsi que d'autres secteurs où développer une intensité urbaine, permet de travailler sur l'existant et de **reconstruire la ville sur la ville**.
- **Définir les destinations attendues** dans chaque secteur de l'OAP permet d'orienter la programmation.
- **Cadrer les formes urbaines** par l'intermédiaire d'un seul paramètre comme la hauteur sur la Presqu'île, ou la densité dans les secteurs du boulevard de la République et du Précieux sang permet d'agir sur l'**insertion urbaine** des constructions et aménagements, tout en accordant des marges de manœuvre à chaque porteur de projet.
- Préciser l'**objectif de production de logements sociaux**, qui est classiquement une prérogative du règlement, est nécessaire pour, dans ce type d'OAP sans règlement, agir sur la **mixité sociale** ; même si ces orientations ne s'appliquent qu'en compatibilité.
- La phase test permet de décliner spatialement un devenir possible du secteur sans pour autant s'imposer par un rapport d'opposabilité. La structure de l'OAP, en deux parties, rend cette **distinction entre partie opposable et partie illustrative** remarquablement lisible.

VECTEURS D'ENRICHISSEMENT

- Les conditions d'aménagement et d'équipements de chacun des quatre pôles programmatiques voire certains îlots pourraient être déclinées plus précisément, afin d'**encadrer davantage l'instruction des demandes d'autorisation d'urbanisme**, mais aussi les projets des aménageurs et promoteurs.
- Pour accentuer la **cohérence de la programmation**, aborder la question des **connexions avec le reste de la ville** de Fécamp aurait mérité d'être développé.
- Dans ce secteur urbain dans lequel il est recherché une intensité urbaine, proposer des bonnes pratiques en matière de **mutualisation du stationnement** aurait permis de développer les principes d'une **gestion cohérente et économe de l'espace** et de réduire de potentiels conflits d'usages.
- Les espaces publics et plus particulièrement les espaces verts envisagés auraient pu faire l'objet d'**illustrations décrivant les différentes aménités souhaitées**, comme espace paysager et récréatif, réduction de l'îlot de chaleur ou encore réduction de la pollution atmosphérique...

POUR ALLER PLUS LOIN

LES DÉCLINAISONS RÉGLEMENTAIRES POSSIBLES



PRINCIPES D'OCCUPATION DE L'ESPACE

- Espace de stationnement périphérique
- Secteur mixte à requalifier
- Espace à circulation apaisée
- Voie structurante existante
- Voie de desserte existante
- ⋯ Principe de maillage à créer : liaisons Penfeld plateau à étudier
- ⋯ Principe de voie fonctionnelle
- Liaison douce existante à créer (boucle verte)
- ↔ TC existant
- ☼ Élément singulier à créer
- Équipement public, service existant ou à créer

PRINCIPES DE QUALITÉ URBAINE ET ENVIRONNEMENTALE

- Boisement à conserver ou à requalifier
- Armature verte existante ou à créer
- Front urbain
- Front urbain végétal
- ← Fenêtre visuelle
- ★ Élément d'intérêt patrimonial à conserver

- **Dans les centres-villes, la conjonction d'une forte densité de population et d'une mixité de fonctions urbaines génère des besoins en stationnement important.** L'intensification urbaine du fait de la multiplicité des usages, et ceci d'autant plus avec l'émergence du concept de « ville productive », nécessite de trouver un équilibre entre organisation urbaine, qualité des espaces publics, besoins de déplacements, le but étant de donner une juste place à la voiture.
- **Dans cette optique, les OAP peuvent permettre de traduire les principes généraux d'organisation du stationnement**, telle que la mutualisation du stationnement entre vocation résidentielle et vocation d'activité ou commerciale, l'aménagement d'un lieu de stationnement, le renvoi du stationnement résidentiel sur parcelle ou en sous-sol pour dé-saturer l'offre publique ou en périphérie d'opération nouvelle pour laisser la place aux modes doux, l'adéquation de l'offre de stationnement automobile à la qualité de service des autres modes ou encore la résolution de problèmes de stationnement illicite.
- **Le PLUiH de Brest Métropole a ainsi choisi de mettre en œuvre une OAP « Transports et Déplacements »**, comprenant notamment une action intitulée « Ajuster l'offre et les services de stationnement pour maîtriser la circulation automobile et assurer l'attractivité des espaces de proximité ». Celle-ci s'intéresse au stationnement en centre-ville, aux espaces de livraison, à la création d'une offre de stationnement privée et à l'adaptation de l'offre de stationnement à des besoins spécifiques (places de stationnement aux normes PMR, à destination des taxis et deux-roues, installation de bornes de recharge électrique). Elle envisage également l'amélioration de l'offre publique par la création de parkings mutualisés, de parcs-relais ou de parcs de covoiturage.