

Avis du 6 mars 2017

État des lieux du projet

La municipalité souhaite assurer la maîtrise de son développement urbain tout en conservant son cadre de vie rural et ses atouts paysagers.

Le projet de carte communale de Sainte-Aurence-Cazaux a défini plusieurs enjeux :

- encourager l'accueil de jeunes familles en vue de redynamiser la commune et de pérenniser les équipements publics ;
- attirer des primo-accédants en leur offrant les conditions de s'installer sur le territoire communal (dans un premier temps par du locatif puis ensuite du foncier constructible) ;
- conserver la tendance démographique actuelle. Il est prévu la production de 18 logements pour un gain de 40 personnes à l'horizon 2030 soit l'atteinte des 149 habitants;
- limiter la consommation d'espaces, la commune a fait le choix de préserver son identité paysagère, de densifier le bâti existant et de conforter les unités bâties. L'accueil des constructions nouvelles est limité au village historique ainsi qu'à deux hameaux.
- protéger l'activité agricole;
- prendre en compte le contexte environnemental ;
- préserver le cadre de vie en particulier la mise en valeur des paysages et les points de vue.

La carte communale portera sur plusieurs sites destinés à recevoir les nouvelles constructions :

- le village historique avec un potentiel de 1,62 ha pouvant accueillir 13 habitations ;
- le hameau dit « A Tambouriat-Martine » avec un potentiel foncier de 5 823 m² soit 4 habitations nouvelles ;
- le hameau dit « Tor Pistole » avec un développement mesuré (une maison pour 1 372 m² de foncier disponible).

I – Sécurité sur les routes départementales

A) Observations générales

Rappel des principales dispositions de la délibération de l'Assemblée Départementale en date du 11 juin 2004 relative aux accès aux routes départementales.

1) Quelle que soit la zone considérée, chaque unité foncière initiale, ne peut bénéficier que d'un accès à la route départementale, et les parcelles doivent être prioritairement desservies par les voies où la gêne et le risque pour la circulation sont les moindres.

2) Les distances de visibilité requises pour satisfaire à la sécurité des mouvements d'entrée et sortie des accès, doivent permettre un temps de réaction de 8 secondes (le temps de réaction d'un côté peut être abaissé à 6 secondes dès lors qu'il demeure au total au moins égal à 16 secondes). En fonction de la vitesse maximale pratiquée par 85% des usagers dans le secteur considéré, il est donc possible de calculer les distances de visibilité minimales. Ainsi, pour le cas d'une vitesse de 50 km/h (V85 = 50 km/h), les règles énoncées ci-avant demanderaient 111 mètres de visibilité de part et d'autre de l'accès, et pour une vitesse de 90 km/h (V85 = 90 km/h), elles demanderaient 200 mètres de visibilité de part et d'autre.

3) En ce qui concerne les accès directs ou indirects en agglomération, les mesures de police de circulation incombant au Maire, il est de sa compétence, d'autoriser ou pas au plan de la sécurité, le principe de réalisation des accès considérés. Il lui appartient donc d'apprécier des distances de visibilité requises pour satisfaire à la sécurité des mouvements d'entrée et sortie des accès (réf. point 2 ci-dessus). Les accès relatifs aux opérations génératrices de trafic pouvant nuire à la fluidité devront faire l'objet d'aménagements particuliers.

B) Observations sur le zonage

La commune de Sainte-Aurence-Cazaux est desservie par deux routes départementales, **les RD 145 et 569**, inscrites au réseau d'intérêt cantonal (hors schéma directeur routier départemental).

L'examen du projet de carte communale appelle les observations suivantes en ce qui concerne la voirie départementale :

✓ **S'agissant de la zone ZC2 et plus précisément des parcelles B n°1054 et C n°1129, situées en agglomération**, il est recommandé que leur desserte s'effectue via les voies communales. En effet, les conditions de visibilité sont insuffisantes et ne respectent pas les dispositions définies au paragraphe I.2 ci-dessus.

Toutefois, la desserte de ces parcelles s'effectuant en agglomération, le Maire reste le seul compétent à autoriser ou pas, au plan de la sécurité, le principe de réalisation des accès considérés (cf paragraphe I.3).

✓ **Erreur sur le document graphique** : la route départementale qui traverse le village (axe nord/sud) est la RD 569 et non la RD 211/VC 4.

II - Transports scolaires

La sécurité des arrêts des cars scolaires doit prendre en compte les notions de visibilité, de stationnement des cars et des véhicules des parents, la circulation piétonne des élèves et la circulation générale.

Les arrêts en agglomération sont donc privilégiés puisqu'ils répondent mieux, en principe, à ces critères.

De ce fait, le Département ne garantit que la pérennité de ces arrêts au cœur des villages. En tout état de cause, les enfants des nouveaux habitants empruntant les transports scolaires ne devront être pris en charge qu'à partir des arrêts existants sécurisés.

III - Autres observations générales sur le dossier

✓ Observations sur le rapport de présentation

Dans le rapport de présentation, il a été retenu pour apprécier le projet :

- de répondre à la demande de voir de jeunes ménages se fixer sur la commune en premier lieu par du locatif en vue d'accéder à la propriété par la suite ;
- d'assurer une reprise démographique. Pour cela, il est nécessaire de disposer d'un indice de jeunesse satisfaisant pour garantir un certain équilibre générationnel et le renouvellement de la population;
- la prise en compte d'un besoin de desserrement des ménages (familles monoparentales, célibat...). Pour cela, il aurait été intéressant de disposer du nombre moyen de personnes par foyer ;
- permettre le renouvellement démographique tout en conservant une dimension rurale ;
- un scénario de développement basé sur l'accueil de 40 nouveaux habitants. Or, la municipalité visant l'atteinte des 149 habitants, le gain de population s'établit plus autour des 30/35 personnes que des 40;
- un parc de logements relativement ancien (80,80 % datant d'avant 1919) qui devra évoluer pour faire face au besoin : logements de petite taille, locatif, adaptation à la perte d'autonomie et amélioration des performances énergétiques ;
- une pression foncière peu importante depuis les années 90 ;
- une reconquête totale du bâti vacant (7,7 % du parc en 2008 contre 0 % en 2013) et parallèlement une hausse significative du nombre de résidences secondaires (13,5 % en 2008 contre 17,3 % en 2013);
- un parc peu diversifié : une majorité de logements individuels, de grandes tailles, peu de locatif, peu de petites surfaces ;
- un potentiel de réhabilitation mobilisable quasi inexistant, l'évolution de Sainte-Aurence-Cazaux passera essentiellement par des constructions.

Il en résulterait, pour une population de 149 habitants à l'horizon 2030 (gain de 40 habitants), un besoin de constructions nouvelles correspondant à 18 logements (soit un rythme moyen d'un à 2 logements par an). Le projet a prévu de réserver 2,34 ha de foncier à vocation d'habitat. La commune souhaite orienter l'offre vers des terrains de taille plus conséquente (moyenne de 1 500 m²) afin de pouvoir garantir aux habitants, l'attrait de bâtir à la campagne. Le rapport de présentation met en exergue un phénomène assez rare dans le Gers, l'absence de vacance du parc de logements. Ainsi, le potentiel mobilisable, en complément de la construction, reste très limité compte tenu de la trame urbaine existante (nombreuses métairies et fermes équerres juxtaposées) qui offre peu de possibilités de densification. De plus, un des enjeux de la carte communale est de permettre aux jeunes de se fixer sur la commune et d'attirer des primo-accédants à la propriété. Or, pour être attractive une commune doit être en mesure également de proposer une offre locative mais également des opportunités foncières.

La trame urbaine de Sainte-Aurence-Cazaux s'organise autour du bourg qui constitue la partie agglomérée. Le tissu urbain est relativement épars compte tenu du caractère très agricole du village.

Le plan de zonage propose une consommation foncière cohérente qui reposerait sur une part très limitée de densification et une extension urbaine mesurée et concentrée en

continuité des secteurs déjà urbanisés tout en préservant la mise en scène paysagère du village.

Le projet prévoit de concentrer l'urbanisation sur le village ainsi que deux hameaux :

Le village ne dispose que d'un faible potentiel d'urbanisation par densification du tissu existant. Le choix se porte donc sur une urbanisation des dents creuses qui permettra de constituer un cœur aggloméré et de connecter les zones bâties entre elles. 13 habitations nouvelles seraient susceptibles de se créer sur une surface de 1,62 ha.

Le hameau de « A Martine » sera également impacté par le développement des habitations le long de la voie communale n°5. Il s'agirait de conforter l'urbanisation de ce hameau à vocation agricole. Ce secteur, d'une surface de 5 823 m², permettrait de programmer la réalisation de 4 habitations nouvelles dont notamment le logement d'un agriculteur maraîcher. Toutefois, le choix de ce site crée un effet de mitage du territoire compte tenu de sa taille réduite et de son éloignement du bourg.

Le projet propose également l'extension mesurée du hameau de « Ter Pistole » permettant d'accueillir le logement d'un agriculteur. Une parcelle de 1 372 m² serait proposée à l'urbanisation pour une seule habitation. Ce petit groupement d'habitations est isolé du secteur aggloméré et renforce l'étalement urbain.

Il convient d'émettre des réserves sur l'urbanisation de ces deux hameaux. En effet, le choix de ces sites repose en partie sur la « régularisation » de demandes individuelles (constructions de deux maisons d'agriculteurs) plutôt que sur un projet d'intérêt général. On peut donc s'interroger sur l'opportunité d'ouvrir ces deux secteurs à l'urbanisation alors que le territoire compte d'autres groupements d'habitat épars similaires. Il manque donc une justification de ces choix qui autoriseraient l'urbanisation hors agglomération : est-ce lié à la présence de réseaux en capacité suffisante dans ces secteurs ? Y-a-t-il un véritable projet communal sur ces sites (maîtrise foncière...) ?

Au total, la commune de Sainte-Aurence-Cazaux compte un potentiel de développement de 2,34 ha permettant d'agrandir le parc de 18 logements.

L'approche environnementale est relativement bien traitée. La carte communale fait référence au SRCE (schéma régional de cohérence écologique) sur lequel la commune appuie ses orientations relatives à la trame verte et bleue. Le SRCE est un outil de connaissance et d'accompagnement pour faciliter la prise en compte de la trame verte et bleue dans les documents de planification. Concernant la trame verte, il a identifié plusieurs milieux boisés de plaine notamment à l'ouest des coteaux ainsi que le linéaire de haies. La trame bleue est constituée plus particulièrement des cours d'eau de la Baïsole et des ruisseaux de Tech et du Gaget. Le territoire de Sainte-Aurence-Cazaux dispose plusieurs corridors écologiques liés aux cours d'eau en particulier les ripisylves de la Baïsole et des ruisseaux secondaires (du Tech, du Bois...).

Toutefois, la carte communale n'étant pas un outil prescriptif en matière environnementale, elle devra s'attacher à assurer la protection de ces milieux naturels remarquables par des actions de sensibilisation en vue de la non dégradation de ces sites.

En cas de désaccord sur les prescriptions et refus émis en vertu des dispositions du Règlement général sur la conservation et la surveillance des routes départementales du 9 décembre 1967 modifié, vous pourrez saisir le Département d'une requête motivée. Celle-ci sera soumise pour avis à une commission spéciale de suivi de la gestion du domaine public routier départemental.