

ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN

**INT 0020 PLU - INT 0024 PLU – INT 0025 PLU – INT 0026 PLU – INT 0028 PLU
ILG 004 PLU – ILG 005 PLU – INT 0056 PLU - INT 0068 PLU – INT 0071 PLU
INT 0090 PLU – INT 0099 PLU - INT 0106 PLU - ILG 0010 PLU - INT 0118 PLU
INT 0119 PLU - INT 0134 PLU - INT 0135 PLU - ILG 0011 PLU - ILG 0012 PLU
INT 0179 PLU - STG 0073 PLU - ILG 0013 PLU - ILG 0006 PLU - INT 0210 PLU
INT 0213 PLU - INT 0233 PLU - INT 0236 PLU - INT 0240 PLU - INT 0245 PLU
INT 0251 PLU - INT 0282 PLU - INT 0330 PLU - ILG 007 PLU - INT 0353 PLU
INT 0358 PLU - INT 0366 PLU - INT 0415A PLU - INT 0415B PLU - INT 0287 PLU
INT 0257 PLU - INT 0349 PLU - INT 0255 PLU - INT 0277 PLU - INT 0279 PLU
INT 0312 PLU - INT 0336 PLU - INT 0357 PLU - ILG 0016 PLU - ILG 0017 PLU
ILG 0020 PLU - ILG 0024 PLU - ILG 0025 PLU - ILG 0026 PLU - ILG 0032 PLU
INT 0415 PLU - ILG 0034 PLU - ILG 0036 PLU - ILG 0037 PLU - ILG 0033 PLU
ILG 0038 PLU - ILG 0039 PLU - ILG 0041 PLU - ILG 0042 PLU - ILG 0043 PLU
ILG 0045 PLU - ILG 0048 PLU - ILG 0049 PLU - ILG 0050 PLU - ILG 0051 PLU
ILG 0054 PLU - STG 0186 PLU - STG 0193 PLU - STG 0213 PLU - STG 0219 PLU
STG 0223 PLU - STG 0100 PLU**

- Mme Florence SCHMITT - 1 rue d'Antibes - 67400 Illkirch
- Mme Agnès ADOLPH - 4 rue du Rocher - 67400 Illkirch-Graffenstaden
- Mme Maud SCHNEIDER -8 route du Rhin - 67400 Illkirch
- M. et Mme Robert et Jenny DURANT - 2 rue du Rocher - 67400 Illkirch
- M. Martin SMITH
- Mme Julie HULARD - 12 rue de la Chapelle - 67400 ILLKIRCH
- M. André VOEGEL - 12 rue de Cannes - 67400 ILLKIRCH
- Anonymes
- M. Jean BAUMER
- Mme Sandrine LE BAUD
- Mme Béatrice VOEGEL
- M. Yves FRITSCH
- M. D. RUIZ - Rue de la Chapelle - 67400 Illkirch-Graffenstaden
- M. Bertrand MEYER
- Mme Marie-Hélène DESCHAINTE-LAWSON
- Mme Eliane THAL
- M. Jacques LE ROUX
- M. Georges STOCKY - 3 route de Lyon - 67400 ILLKIRCH
- J. ZÖLLNER - 18 rue du Muguet – ILLKIRCH
- M. Alix CHAMPLON – Illkirch-Graffenstaden
- M. Jean de BARRY - 101 rue de la Ganzau - 67100 STRASBOURG
- Mme Corinne SCHULTZ - 2 rue de la plage - 67400 ILLKIRCH
- Association Baggersee - ILLKIRCH
- M. Hubert SCHAUB - Président de l'Association ADIIG d'Illkirch Graffenstaden
- M. Jacques Merkling - 6 rue de Cannes - Illkirch
- M. Patrick SOLAR - ILLKIRCH
- Mme Christiane HEITZ - Illkirch 14 rue du Bon Voisin
- Mme Jutta MERKLING - 6 rue de Cannes 67400 Illkirch
- M. Christophe FRITSCH - Illkirch

- M. Alexandre OURJOUNTSEV - Professeur des Universités de Lorraine et de Strasbourg
13 rue du Bon Voisin - Illkirch
- Patrice MARTINEZ - ILLKIRCH
- M. André THAL - ILLKIRCH
- M. Robin MATHIS - ILLKIRCH
- Mme Giselle BAUER - Rue du rempart - Illkirch Graffenstaden
- Mme Marie-Hélène LAWSON - Présidente de l'Association BAGGERSEE
- M. Gregory BAUER - Illkirch
- M. Jean OHL - ILLKIRCH
- Mme Florence SCHMITT - ILLKIRCH GRAFFENSTADEN
- Mme Anna KIRR - rue de Nice - Illkirch
- M. Gérard WEIL - Rue Fin de Banlieue - Illkirch
- M. Julien BAUER - 3 rue du rempart - Illkirch
- Mme Anita BAUER - ILLKIRCH
- M. René et Mme et Eve KOECHER - 8 Rue de Nice - 67400 Illkirch-Graffenstaden
- M. Hubert HEIMBURGER - Les Vergers - ILLKIRCH
- M. CHAILLOU - Président syndic - Résidence du Lac - 27 route de Strasbourg - Illkirch
- M. Jacques LE ROUX - 2 rue du Jasmin - Illkirch
- Mme Fabienne HULARD - 2 Chemin des Romains - 67400 ILLKIRCH
- M. Alfonso ALFANO
- Mme Yvette BOLTZ - 13 avenue de Strasbourg ILLKIRCH
- M. Serge SCHAEUER
- M. Jean LOTONT - Lotissement la FORET Illkirch
- M. Thibaud PHILIPPS- Conseiller municipal d'illkirch-Graffenstaden - Président du groupe "Illkirch Graffenstaden en marche" - Conseiller de l'Eurométropole de Strasbourg
- Mme Elisabeth DREYFUS - Conseillère municipale à Illkirch-Graffenstaden
8 rue du Talus - 67400 Illkirch
- M. Charles FRANKHAUSER - 10, rue du Muguet - 67400 Illkirch-Graffenstaden
- M. Jean-Jacques SCHOTT - 13, rue de la Forêt - 67400 Illkirch-Graffenstaden
- Mme Marlène HILS - 7 rue de Nice
- M. Eric MOUILLEBOUCHE - 15 rue de Nice - 67400 ILLKIRCH
- Mme Isabelle REYNOLDS - 6 rue du Cerf - 67400 ILLKIRCH
- M.L.PFLIMLIN - 26 rue Vincent Scotto - Illkirch Graffenstaden
- M. Didier FREYD - 4 rue des corps de garde - 67100 STRASBOURG
- M. Hubert SCHAUB - président de l'Association ADIIG - 29 rue du Muguet
- M. Jean-Marie BELLICAM - 22 rue de Cannes - 67400 ILLKIRCH
- Mme Martine MILLER - 35A Rue Fin de Banlieue - 67400 ILLKIRCH
- Mme Ginette BELLICAM - 22 rue de Cannes - 67400 ILLKIRCH
- Mme Huguette PAUMIER - 3 rue de la Gravière - 67400 ILLKIRCH
- M. Pierre GANDELMAN - 4, rue de la Plage - 67400 ILLKIRCH

Appréciation du projet PLUi

Projet purement politico-social, gigantesque et démesuré. Ce projet n'est justifié par aucune demande réelle du logement (depuis plusieurs années l'indicateur de tension immobilière à Strasbourg est 0.9, inférieur de 1 ; 0.7 en Alsace), ni par de ressources nécessaires pour sa réalisation (écologie, espaces verts, l'évacuation d'eau, transport, parkings, qualité de vie des habitants actuels et futurs, etc.), ni comme soutien d'un développement économique (inversement, on suppose d'ajouter des chômeurs).

La création d'un quartier urbain de forte densité sur la zone Baggersee à Illkirch soulève des problèmes graves en termes de saturation de la circulation, de pollution de l'air, de gestion des eaux et de destruction d'espaces verts.

L'étude du dossier permet de comprendre certaines des anomalies sur le PLUi, en effet, il est stipulé que les contraintes existantes sur le POS d'Illkirch ne permettent pas l'urbanisation optimale de la zone (sous le prisme de 80 logements à l'hectare)...

Ainsi tout est fait pour densifier au maximum la zone via une création de ZAC et ainsi permettre à l'exécutif local de spécifier dans le cahier des charges les structures collectives à mettre en place tant en termes de voiries qu'en termes de service public.

Opposition au projet ZAC Baggersee et demande sa refonte totale.

▪ **Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :**

Un grand nombre des remarques formulées sur le secteur du Baggersee se placent au stade d'un projet d'aménagement (ZAC).

Il convient cependant de rappeler que l'enquête publique porte sur le PLU. Celui-ci, compte tenu de sa nature de document de planification, doit s'inscrire dans une démarche d'anticipation du développement de la ville mais ne préjuge pas du projet d'aménagement qui sera mis en œuvre sur le site concerné.

Ce site a cependant une histoire.

Ainsi, la possibilité de réaliser un projet d'aménagement y est prévu depuis une trentaine d'années. Le classement de ce secteur en « zone à urbaniser » (NA) était déjà inscrit dans le POS d'Illkirch - Graffenstaden approuvé le 18 juin 1987. Le centre commercial était, quant à lui, classé dans un secteur à vocation d'activité (UX).

Dans le même sens, le POS en vigueur d'Illkirch – Graffenstaden confirme la volonté de la collectivité de réaliser une opération d'aménagement d'ensemble (NA) sur ce secteur. Le centre commercial y est encore classé dans un secteur à vocation d'activité (UX).

En outre, une procédure de déclaration d'utilité publique DUP des Fronts d'Illkirch a été engagée par la collectivité dès 1999 en vue de constituer une réserve foncière sur ce secteur à enjeu de développement de l'agglomération. Cela démontre bien la volonté de la collectivité d'urbaniser ce secteur. L'utilité publique d'un projet d'habitations avait été confirmée sur ce secteur, par une cette procédure accompagnée d'une enquête publique.

De nombreuses remarques de l'enquête publique relèvent cette situation et soulignent l'importance d'un projet d'ensemble sur ce secteur.

Concernant le projet d'aménagement lui-même du secteur du Baggersee, l'Eurométropole a engagé les études préalables à la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC). Ainsi, par une délibération du conseil de communauté du 15 avril 2011, elle a lancé des études préalables à la création d'une telle zone afin de définir les orientations du projet d'aménagement en cohérence avec le tissu existant, les atouts et les contraintes du site. Une évaluation des impacts du projet a été réalisée dans le cadre du dossier de création de ZAC.

Le 20 décembre 2013, l'Eurométropole de Strasbourg a délibéré sur les éléments suivants :

- arrêter le bilan de la concertation préalable à la ZAC ;
- dresser le bilan de la mise à disposition du public de l'étude d'impact et des pièces requises avec prise en considération des observations recueillies auprès du public ;
- approuver les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et les modalités du suivi de la réalisation des mesures précitées ainsi que les modalités du suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine ;
- définir les modalités de mise à disposition du public du bilan de la mise à disposition de l'étude d'impact et des pièces requises ;
- approuver les caractéristiques essentielles du projet telles qu'elles sont exposées au rapport et reposant sur les principes suivants : créer une centralité d'intérêt communautaire en intégrant toutes les dimensions urbaines, fonder le projet sur le

paysage, mettre la mobilité au cœur de la conception urbaine et optimiser l'intégration environnementale du bâti.

- créer une ZAC sur le secteur du Baggersee.

Cette volonté constante de créer les conditions réglementaires d'un projet urbain constate en réalité le potentiel du site en ce qu'il est desservi à la fois par une ligne de tramway et connecté à l'autoroute et sa situation à l'interface entre Illkirch et Strasbourg.

Ces caractéristiques du secteur du Baggersee ont été identifiées et confirmées dans leurs dimensions stratégiques par le SCOTERS. Il indique en effet que le secteur Baggersee est un site de développement dans l'espace métropolitain, qui a vocation à accueillir de l'habitat, des équipements et des services. On rappellera à cet égard que le SCOTERS est un document de planification de rang supérieur au PLU qui doit être compatible avec ses orientations.

Aussi, le projet de PLU ne fait-il que mettre en œuvre les dispositions réglementaires permettant la mise en œuvre de ce projet de développement urbain. Les orientations d'aménagement et de programmation apportent par ailleurs des garanties de transparence et de concertation et de qualité urbaine. Cette démarche se poursuivra au stade de l'élaboration du programme d'aménagement qui reste ouvert.

(Cf OAP page 115, extrait ci dessous)

Le secteur Baggersee s'inscrit dans la première couronne de la CUS, au Nord du ban communal d'Illkirch-Graffenstaden, en limite de la commune de Strasbourg. Il s'agit d'un site au potentiel foncier élevé d'autant plus stratégique que la Communauté Urbaine de Strasbourg est propriétaire de la grande majorité des terrains. La qualité de desserte (autoroute et tramway) renforce l'intérêt de ce site qui est, en outre, rapidement relié à l'Allemagne par le pont Pflimlin.

Le SCoTERS identifie le secteur du Baggersee comme un pôle commercial structurant d'agglomération. Il constitue un lieu d'implantation privilégié d'une offre commerciale exceptionnelle nécessitant de grandes surfaces de vente. Ce pôle commercial fait l'objet d'un projet de restructuration qui doit permettre au secteur du Baggersee d'évoluer vers un site mixte, exemplaire de qualité et d'intégration urbaine.

Le secteur Baggersee est localisé par le SCoTERS au sein du pôle urbain Sud-Ouest de l'agglomération et ainsi de l'Espace métropolitain, dont la vocation est de porter le développement de la métropole, notamment en accueillant les principales fonctions symboliques, culturelles et économiques. Considéré comme un pôle commercial structurant d'agglomération, le site Baggersee a pour objectif, selon le SCoTERS, de continuer à évoluer vers une plus grande qualité urbaine des formats commerciaux, des aménagements des espaces publics et de la relation avec son environnement.

Dans ce cadre, le secteur Baggersee (anciennement dénommé « Fronts d'Illkirch »), défini dans le PADD du PLU communautaire comme site de développement majeur dans l'espace métropolitain, a vocation à accueillir de l'habitat, des équipements et des services.

L'examen des remarques invite cependant à prendre en considération les critiques et les craintes exprimées mais également les attentes d'évolutions sur un site qui présente les enjeux d'agglomération.

Il est donc proposé, en accord avec les principes exposés ci-dessus de

- maintenir les zones IAUb1 inscrite au zonage du PLU arrêté dont une grande partie sont dans les réserves foncières constituées par l'Eurométropole et qui, sur le modèle des zones NA du POS actuel, permettent une approche globale de l'urbanisation du secteur ;
- revenir sur le zonage UD1 en ce qu'il anticipe un projet et reclasser ce secteur en zone UX d'activité, qui constate l'usage du sol existant ;

- reprendre les Orientations d'Aménagement et de Programmation dans leur rôle d'identification des enjeux urbains du site et d'encadrement des conditions de faisabilité du projet – notamment en matière d'urbanisme commercial.

Appréciations de la commission d'enquête

La commission note que les caractéristiques du secteur Baggersee sont effectivement définies par le SCOTERS. Pour mémoire, le suivi et la mise en œuvre du SCOTERS qui est un document de rang supérieur au PLU, doivent être traduit dans les documents d'urbanisme, dans les projets et dans les opérations d'aménagement. Il n'appartient donc pas à la commission de juger des orientations du SCOTERS qui a été approuvé le 01 juin 2006.

Toutefois, au regard de la position du public fermement opposé à l'urbanisation jugée trop importante de la ZAC Baggersee, il apparaît au travers des réponses apportées par l'EMS que les interrogations et les inquiétudes des habitants d'Illkirch soient partiellement entendues. En effet, la zone initialement classée UDI serait reclassée UX interdisant ainsi une urbanisation à vocation mixte. Par ailleurs, la reprise des OAP en ce qui concerne l'identification des enjeux urbains et l'encadrement de faisabilité du projet permettra d'affiner les besoins réels en matière économique, environnemental, d'habitats et de déplacements.

Publicité et information de l'enquête

Estiment que l'information aux citoyens n'a pas été complète et claire. Manque de communication flagrant dans le cadre de cette enquête publique. Il en est de même en ce qui concerne la publicité. Demande en conséquence la prolongation de l'enquête. Déplorent la tenue des réunions de concertation peu constructives. Rencontrent des difficultés de téléchargement et de lecture des documents mis sur le site de l'Eurométropole.

Il est extrêmement difficile pour un simple citoyen d'entrer dans les arcanes du PLU, tant en Mairie que la compréhension du dossier. Ce défaut d'organisation est très regrettable et préjudiciable à une bonne information. C'est un déni de démocratie

La présentation du projet aurait pu être améliorée par la réalisation d'une maquette représentant une partie d'Illkirch Sud jusqu'au campus et une partie Est de la commune d'Ostwald.

▪ Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

La concertation et la participation du public ont été organisées à deux niveaux : celui du PLU au stade de son élaboration ; celui des projets dans le respect des procédures réglementaires.

La concertation qui a été mise en œuvre dans le cadre du PLU

Les modalités de la concertation qui ont été mises en œuvre dans le cadre de l'élaboration du projet de PLU résulte de deux délibérations du Conseil de la Communauté urbaine de Strasbourg, respectivement de mai 2011 et de juin 2012.

L'Eurométropole cependant a mis en œuvre un dispositif plus ambitieux qui est décrit dans le mémoire en réponse – Thématique Concertation.

Une première phase de sensibilisation et de concertation s'est déroulée dès l'automne 2011 jusqu'à la fin du premier trimestre 2012. Ainsi, des expositions ont été organisées, le groupe-citoyen « la communauté des curieux du PLU » a démarré ses travaux en novembre 2011 et plusieurs conférences-débat ont été organisées de novembre à décembre 2011.

Le dispositif de concertation s'est ensuite développé de la manière suivante :

Des dossiers de concertation ont été mis à disposition du public au siège de l'EMS, dans chaque mairie de quartier de Strasbourg et dans chaque mairie des communes membres de l'EMS, accompagné d'un registre permettant au public de faire part de ses observations durant toute la durée de l'élaboration du PLU.

Tout au long de la procédure, le dossier de concertation a été enrichi de nouvelles pièces (documents grand public, mais également documents de travail) afin de permettre à la population de prendre connaissance du dossier au fur et à mesure de son avancement et d'être ainsi en mesure de formuler ses remarques.

Information du public

La collectivité a prévu, durant toute la phase de concertation sur les avancées du projet, l'information régulière du public.

En fonction de la nature des opérations ou événements, l'information a été diffusée par différents type de canaux et à destination de différents publics :

- presse institutionnelle
- presse quotidienne régionale,
- internet et Facebook© (cf. ci-dessous),
- invitations (courrier ou courriel),
- journaux électroniques d'informations,
- affichage sur le domaine public,
- ...

Site internet de l'EMS

Les principales informations sur l'avancement de l'élaboration du PLU communautaire ont figuré sur le site internet. En sus de son rôle informatif, le site internet de la collectivité permettait également à la population de formuler ses remarques par courriel ou par courrier.

Page Facebook© sur le PLU communautaire

Cette page avait pour objectif de proposer à tous des contenus diversifiés, ludiques et pédagogiques afin d'intéresser le plus grand nombre des internautes aux questions d'urbanisme et de prospective. Les échanges et débats sont possibles à toutes personnes inscrites sur ce média.

Réunions publiques

Des réunions publiques ont été tenues selon des périmètres territoriaux variables. Elles ont été organisées à chaque étape importante du PLU (PADD, arrêt du PLU). Chacune de ses réunions publiques a permis un débat avec la salle et donné lieu à un compte-rendu des observations du public.

Expositions publiques

Des expositions publiques ont été organisées à chaque étape importante de l'élaboration du PLU (diagnostic, PADD, arrêt du PLU). Elles étaient accompagnées de registres permettant de recueillir l'avis du public.

Conférences-débat

En lien avec les thématiques abordées par le PLU, des conférences ont été organisées en présence de représentants de l'EMS. L'objectif des conférences a été de sensibiliser les habitants aux nouvelles dynamiques à l'œuvre en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de développement durable dans le cadre de l'élaboration du PLU

communautaire. Chacune de ces conférences a permis un échange avec le public. La retranscription écrite de chaque conférence a inclus le débat avec le public et est donc venue abonder la concertation publique.

Groupe-citoyen « communauté des curieux du PLU »

Dans le cadre de la concertation sur le PLU communautaire, un groupe-citoyen a été créé. Composé d'habitants intéressés par les questions de prospective et désirant s'impliquer en apportant leur vision citoyenne, le groupe a eu pour objectif :

- de créer les conditions favorables à échanges et débats sur l'avenir de notre agglomération ;
- de construire une contribution citoyenne pour le PLU communautaire.

La collectivité a proposé aux membres de la « communauté de curieux du PLU » un programme de travail diversifié, où ont alterné formation au PLU, réunions de travail, visites-débat ou encore balades urbaines. Le travail de la « communauté des curieux du PLU » a été formalisé sous la forme d'un cahier de préconisations, qui est venu abonder la concertation publique. La « communauté des curieux » a été mise en place pour accompagner la phase du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Les modalités de concertation à destination des professions agricoles et des associations locales.

Outre les dispositions précédentes, la collectivité a associé à la démarche d'élaboration du PLU communautaire les professions agricoles ainsi que les associations locales conformément au Code de l'Urbanisme. Des réunions de travail spécifiques ont permis d'échanger sur le PLU aux différentes étapes de l'élaboration (PADD et arrêt du projet du PLU).

Le détail exhaustif de la concertation qui a été mise en œuvre dans le cadre du PLU figure dans le note concernant la concertation du mémoire en réponse

La concertation qui a été mise en œuvre dans le cadre de la ZAC

Les modalités de la concertation sur le dossier de création de la ZAC Baggersee ont été définies par délibération de la Communauté urbaine de Strasbourg du 15 avril 2011. Elle prévoyait *a minima* :

- une mise à disposition du public d'un document de présentation alimenté au fur et à mesure de l'avancement des études (éléments du projet d'urbanisation, présentation du plan de composition urbaine, des prescriptions architecturales, urbaines et environnementales) et d'un registre dans lequel le public pourra consigner ses remarques et suggestions ;
- une exposition au Centre Administratif et en Mairie d'Illkirch – Graffenstaden ;
- l'organisation d'une réunion publique à Illkirch – Graffenstaden.

Les modalités de concertation délibérées le 25 avril 2011 ont été publiées dans les pages d'annonces légales des Dernières Nouvelles d'Alsace le 28 juin 2011.

Appréciations de la commission d'enquête

La commission confirme les réponses apportées par l'EMS à savoir que toutes les mesures réglementaires destinées à l'information et à la participation du public en amont de l'enquête ont été mises en œuvre. Les concertations ont été menées conformément aux dispositions de l'article L103-1 et suivant.

La publicité de la présente enquête publique a été effectuée conformément à la législation en vigueur. Outre les annonces légales parues dans les journaux régionaux, les affichages réglementaires de l'arrêté et de l'avis d'ouverture d'enquête, plusieurs articles de presse ont relayé le projet et la tenue d'une enquête. L'accès du dossier d'enquête numérisé sur le site internet de l'Eurométropole a également permis au public une consultation permanente

sans aucune contrainte horaire. Le grand nombre de contributions enregistré durant la période de l'enquête témoigne également que le public était bien informé. Toutefois, compte tenu du volume très important de ce dossier, la commission reconnaît que le public a pu rencontrer des difficultés en ce qui concerne le téléchargement des différentes pièces.

S'agissant de la complexité des documents présentés, il peut être admis que la lecture d'un tel dossier soit difficile pour un non initié. Toutefois, une bonne compréhension des différents aspects du projet implique que tous les volets soient abordés et développés en détail. Les 38 permanences tenues par les membres de la commission d'enquête dans les 28 communes de l'Eurométropole avaient également pour objectif d'apporter au public les éléments d'informations et les précisions demandées.

Habitat

Pourquoi le PLU prévoit-il une augmentation de 40% de la population d'Illkirch (environ 10000 nouveaux habitants, alors qu'Illkirch en compte aujourd'hui 27 000) ? Nous déplorons une disproportion de l'augmentation du nombre de logements d'Illkirch par rapport aux autres communes de l'EMS. L'offre de logements est déjà supérieure à la demande

Pourquoi, dans cet objectif de construction de nouveaux logements, ne pas tenir compte de l'avis de l'Autorité Environnementale sur le PLUI (p. 8) qui montre qu'il existe un risque important de dérive du nombre de logements par rapport aux objectifs, de par la construction de logements sur les terrains de moins de 30 ares et la mutation du tissu existant (68 000 logements sans tenir compte des constructions sur les terrains de moins de 30 ares) ? Cela milite en faveur d'une diminution d'au moins de moitié du nombre de logements de la ZAC Baggersee. De même, à l'échelle de l'EMS, cela devrait conduire à revoir les objectifs de constructions de nouveaux logements à la baisse.

Est-il raisonnable et souhaitable de prévoir sur la zone Baggersee une densité 10 fois supérieure à celle d'Illkirch ?

S'interrogent sur le devenir de la zone Baggersee au vu du projet de densification urbaine et la construction de 5000 logements sur Illkirch décrits respectivement dans les OAP métropolitaine "Baggersee" et "Habitat".

Le nombre de logements prévu paraît trop important par rapport à la surface disponible et de plus n'est pas générateur d'emplois. Soulignent également que la question du nombre de logements se pose aussi globalement au niveau de l'Eurométropole, Strasbourg faisant partie des 4 villes françaises où les vendeurs sont plus nombreux que les acheteurs : l'indice y est à 0,8 et les prix ont baissé de 2,4 % en 1 an.

Suggèrent des constructions à taille humaine au détriment de grands ensembles afin de préserver les atouts d'Illkirch et du quartier Baggersee et ainsi privilégier la qualité de vie des habitants.

▪ Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Les éléments du volet Habitat du PLU sont résumés dans le présent mémoire dans la note thématique relative à l'habitat.

L'un des principes d'aménagement majeur de ce secteur, en cohérence avec les orientations du PADD, est de diversifier les fonctions urbaines (habitat, activités économiques, équipements et loisirs etc.) afin d'« assurer la mixité des fonctions et renforcer les centralités urbaines et les axes structurants » d'un quartier en devenir. De plus, il est projeté un véritable pôle de centralité autour de la station de tramway (commerces, services, équipements) permettant à ce secteur d'être parfaitement connecté au reste de l'agglomération.

Ce secteur d'intérêt métropolitain, bien desservi par les transports en commun et situé à proximité des accès autoroutiers présente une densité de 55 logements à l'hectare (Calcul obtenu en supprimant l'emprise du centre commercial Auchan et le parc du Baggersee). Une telle densité est donc comparable aux tissus urbains d'Illkirch. Elle est également sensiblement identique aux densités des projets en cours, sur les communes de 1^{ère} couronne.

Certaines formes bâties associées à la densité, comme les logements collectifs de grande hauteur suscitent une certaine appréhension. La compacité permet cependant de recueillir tous les bénéfices de la densification tout en protégeant l'échelle humaine et la qualité des milieux de vie.

Elle permet de répondre aux objectifs suivants :

- Favoriser l'accès, pour les habitants, aux différents commerces et services, en particulier ceux de proximité, auxquels la population a recours fréquemment, voire quotidiennement. En créant des milieux de vie complets, cela favorise l'émergence d'une ville des courtes distances et permet de soutenir les déplacements non motorisés et le transport collectif.
- Créer des espaces publics qualitatifs, permettant l'appropriation de l'espace par les habitants et la création de véritables lieux de vie ;
- Ponctuer l'espace bâti par des espaces de respiration, des espaces verts, des parcs.

Si on s'intéresse plus particulièrement aux densités dans le tissu bâti d'Illkirch, on remarque que plusieurs secteurs connaissent des densités importantes et que certains d'entre eux, intéressants par leurs formes urbaines et leurs espaces extérieurs qualitatifs, présentent des densités urbaines semblables à celles du projet Baggersee. Il s'agit :

- du secteur de l'Orme qui possède une densité de 67 logements à l'hectare.
- Des bâtiments à proximité du Centre'ill qui présentent une densité de 72 logements à l'hectare.

De plus, d'autres opérations sur des communes de 1^{ère} couronne présentent une densité comparable à celle d'Illkirch tout en s'intégrant dans le bâti existant sans conséquences négatives sur la circulation, le voisinage...

On peut citer l'opération Tanneries à Lingolsheim, qui a permis la création de 1100 logements avec une densité moyenne de 80 logements à l'hectare.

Enfin, sur le ban communal d'Illkirch, le projet « les Prairies du Canal » prévoit 1300 logements pour une densité de 93 logements à l'hectare.

Appréciations de la commission d'enquête

Au travers des nombreuses observations émises durant l'enquête, la commission a bien entendu les nombreuses interrogations et préoccupations du public concernant les projets d'urbanisation d'Illkirch Graffenstaden en général et la ZAC Baggersee en particulier. Ces observations traduisent notamment des inquiétudes et des craintes sur tous les aspects liés à la qualité de vie.

Il n'appartient pas à la commission d'évaluer tous les impacts potentiels de ces projets d'urbanisation sur le développement de la commune. Le dossier d'enquête a pour objectif d'en exposer tous les aspects. Toutefois, le rappel de quelques chiffres permet d'avoir un

éclairage plus précis sur ce programme de densification urbaine qui porte sur la création de 5000 logements sur 15 ans.

En ce qui concerne le volet démographique, la population actuelle d'Illkirch s'élève à plus de 26 000 habitants. Compte tenu de sa superficie qui est de 22,21 km², la densification est de 1191 habitants/km². En comparaison avec d'autres communes situées à proximité immédiate de Strasbourg (Lingolsheim, Ostwald ou Schiltigheim) la densification d'Illkirch reste globalement en-dessous de ces communes, et ce, même en intégrant l'augmentation de la population consécutive à la production des 5000 logements envisagée.

S'agissant de la ZAC Baggersee, la commission est consciente des enjeux et du potentiel de développement que représente ce site. Toutefois, elle estime que le nombre de logements à créer ainsi que l'architecture des constructions nouvelles sont à prendre en considération avec prudence, voir à réactualiser à la baisse au cours de l'évolution du PLU afin d'assurer la qualité de vie des habitants.

Déplacements

Sur une zone déjà confrontée chaque jour à la saturation de la circulation, avec un trafic de 48000 véhicules/jour sur la branche d'accès à l'A35, de 20000 véhicules/jour sur l'Avenue de Strasbourg, comment l'Eurométropole envisage-t-elle de gérer la forte augmentation de trafic attendue suite à la construction du futur quartier Baggersee, mais aussi des futures constructions des quartiers/communes environnantes ? Comme il ne s'agit pas de donner plus de place à la voiture, car l'EMS souhaite développer les transports collectifs et doux, l'unique solution consiste donc à réduire le nombre de nouveaux logements.

Souligne que le développement des autres quartiers d'Illkirch et des communes avoisinantes (Eschau, Plobsheim, Plaine...) n'est pas pris en compte pour l'élaboration des impacts sur le trafic routier.

Estiment nécessaire de créer un nombre de places de parkings supérieur au nombre de logements prévus.

Quelle offre multimodale dans Plan de déplacement en articulation avec l'OAP Baggersee.

▪ Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

La question des circulations et déplacements doit être appréhendée dans la logique d'ensemble qui est celle du PLU et qui se trouve détaillée au chapitre déplacement du I.A et II.A du présent mémoire. C'est dans ce cadre pertinent qu'il faut replacer les questions de déplacements qui ont été soulevées à l'enquête publique.

En effet, l'Eurométropole a fait le choix d'élaborer un PLU qui intègre un Plan de Déplacements Urbains. Cette démarche est ambitieuse et a permis de concevoir une stratégie d'ensemble, à l'échelle de l'agglomération, pour apporter des réponses globales aux difficultés de déplacements. Cette stratégie s'appuie sur la complémentarité des modes de transports (Train, route, Transport en commun dont Tram). Notamment, elle vise à terme la requalification de l'A35.

On ne peut donc faire l'amalgame des critiques sur un projet d'aménagement dans le cadre de la ZAC Baggersee qui est en cours d'élaboration et sur le projet de PLU qui constitue l'objet de l'enquête publique.

Il reviendra, en effet, au projet d'aménagement mis en œuvre dans le cadre de la procédure de ZAC de répondre aux besoins nouveaux qui seront générés par l'aménagement de ce secteur, notamment dans le cadre de l'étude d'impact.

Stationnement (cf note sur les déplacements).

De manière globale, l'enquête publique fait apparaître des positions contrastées sur la question sensible qu'est le stationnement, certains intervenants demandant une réduction de la norme, d'autres au contraire une augmentation.

A cet égard, il faut préciser que la question du stationnement a été abordée comme une contrainte réglementaire pour les projets urbains mais également comme un outil de mise en œuvre des politiques de déplacements.

En termes réglementaires, l'article 12 du règlement prescrit des normes de stationnement applicables aux projets de constructions qui visent à aboutir à une position équilibrée permettant de répondre aux besoins générés. L'objectif est de répondre aux besoins des habitants en fonction des territoires.

Les normes de stationnement sont différenciées en fonction de la vocation des bâtiments. Il ne s'agit pas d'avoir la même norme sur tout le territoire de l'Eurométropole car une norme trop faible risque de saturer l'espace public tandis qu'une norme trop forte induira des surcoûts élevés. Elles ont néanmoins été harmonisées à l'échelle de l'Eurométropole en prenant en compte les spécificités de chaque commune et quartier.

Plus en détail, la commune d'Illkirch – Graffenstaden est située dans les zones II et IV définies dans le cadre de l'application des règles de l'article 12 :

- la zone II couvre des périmètres autour des lignes de tramway et des lignes de bus dites « à haut niveau de service » :
 - o soit un périmètre de 500 mètres de rayon autour des stations de transport en commun en site propre ;
 - o soit un corridor de 300 mètres autour de l'axe de la ligne de transport en commun en site propre.
- la zone IV couvre les parties du territoire des communes de Bischheim, Eckbolsheim, Hœnheim, Illkirch-Graffenstaden, Lingolsheim, Ostwald et Schiltigheim non couvertes par la zone II.

Ce zonage permet de tenir compte des spécificités du territoire tout en assurant la cohérence de la règle. De plus, ce zonage s'inscrit dans une perspective de lien transport/urbanisme, notamment dans la zone II qui requiert moins de places de stationnements pour les logements dans les corridors de transports collectifs.

Appréciations de la commission d'enquête

Déplacements

Les inquiétudes du public sur les conséquences multiples de l'augmentation du trafic routier due à la création de nombreux logements au sein de l'Eurométropole et sur le secteur Baggersee en particulier sont manifestes. Dans sa réponse l'EMS mentionne qu'il reviendra au projet d'aménagement mis en œuvre dans le cadre de la procédure de ZAC de répondre aux besoins nouveaux. La commission regrette que la réponse apportée par l'EMS ne soit pas suffisamment argumentée de manière à pouvoir répondre avec d'avantage de précisions à l'attente du public. La problématique du déplacement avec ses conséquences (congestion du trafic, pollution), est un élément crucial dans la mise en œuvre du PLU. La requalification envisagée de l'A35, l'amélioration du réseau routier et des transports en commun peuvent répondre à cette problématique.

Stationnement

Les avis du public sur le stationnement sont effectivement très partagés. La commission a constaté que la position du public sur ce point est fonction du lieu d'habitation, du mode de locomotion utilisé et de la vision propre à chacun. Il est donc difficile de tirer un enseignement sur les contributions très variées du public.

Le règlement écrit définit dans son article 12, les normes de stationnement adaptées à chaque zone. La commission considère que ces normes qui ont été établies après étude, sont en adéquation avec la densité urbaine de chacune de ces zones et avec les dessertes existantes en transports en commun. Comme le souligne l'EMS, l'objectif consiste à trouver un juste équilibre pour répondre de manière satisfaisante aux besoins.

Qualité de l'air

Les valeurs limites de qualité de l'air sont déjà fréquemment dépassées sur la zone Baggersee avec la proximité de l'axe autoroutier et le trafic intense de l'Avenue de Strasbourg et de la rue Alfred Kastler. Le secteur est situé dans une zone de vigilance identifiée dans le PPA (Plan de protection de l'atmosphère). Le surplus de trafic amené par le nouveau quartier (mais aussi des quartiers environnants, et qui n'ont pas été pris en compte dans les études d'impact, entrainera une accentuation des pics de dépassement, comme le montre l'étude d'impact du dossier de création de la ZAC Baggersee (p. 268 et suivantes).

Pourquoi l'OAP Métropolitaine Baggersee n'aborde-t-elle pas ce problème de pollution de l'air lié à la circulation, alors que le PADD exprime clairement l'objectif de faire diminuer le nombre de personnes exposées à des pollutions de l'air (orientation 2.3 du PADD) ?

Quelles sont les mesures qui seront mises en place par l'Eurométropole pour que les règles de la DIRECTIVE Européenne 2008/50/CE sur la qualité de l'air soient respectées, alors que l'enjeu concerne la santé publique ?

Dans un souci de transparence vis-à-vis de la population, des cartes relatives aux concentrations en PM 2.5 pourraient-elles être établies, dans la situation actuelle et dans la situation projetée, comme il en existe pour les PM 10 ?

■ Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Le PLU est l'occasion d'affirmer un ensemble d'actions entreprises ou programmées par l'Eurométropole en vue d'améliorer la qualité de l'air. En effet, la préservation de l'environnement est un enjeu central du projet de territoire et figure en bonne place dans les orientations du PADD qui vise à construire une métropole durable dans laquelle la qualité de vie est élevée pour en faire une métropole attractive.

Ce volet de la stratégie du PLU est résumé dans le présent mémoire dans la note thématique relative à l'environnement. L'enjeu « qualité de l'air » y apparaît comme une composante de la stratégie de préservation et de valorisation de la Trame Verte et Bleue.

La question de la qualité de l'air a été relevée de nombreuses fois dans les remarques émises par le public,

La question de la qualité de l'air est bien prise en compte dans les objectifs de l'OAP Baggersee. Elle est d'ailleurs qualifiée d'objectif majeur (Cf. OAP Métropolitaine Baggersee page 118, extrait ci-dessous).

On peut aussi relever que l'OAP Métropolitaine Baggersee est peu mise en cause notamment quant à son ambition d'encadrer l'émergence d'un projet. Néanmoins, elle peut – comme le soulignent certaines observations - encore s'affirmer, à l'issue de l'enquête publique pour tenir compte de sujets de préoccupations de la population.

2.4. PRENDRE EN COMPTE LA QUALITÉ DE L'AIR

Le secteur étant situé dans une zone de vigilance identifiée dans le PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère), le projet devra être conçu de manière à participer à la maîtrise de l'énergie pour diminuer la dépendance énergétique du territoire, par la production énergétique à partir de sources renouvelables et par l'amélioration des performances énergétiques.

En outre les principes d'aménagement visent clairement à améliorer la qualité de l'air, Cf. Principes d'aménagement de l'OAP Métropolitaine Baggersee, page 119 et 120, extrait ci-dessous :

L'objectif « *Valoriser les atouts paysagers et environnementaux du site* » se décline à travers les principes d'aménagement suivants :

- valoriser et optimiser les espaces de loisirs existants au droit du plan d'eau du Baggersee,
- renforcer le rôle paysager du canal du Rhône au Rhin et du plan d'eau du Baggersee en lien avec le nouveau quartier (percées visuelles, coulées vertes,...),
- créer une coulée verte sous forme continue ou discontinue (pas japonais) entre Ostwald et Illkirch, entre le corridor écologique de l'III et la forêt d'Illkirch, entre le canal du Rhône au Rhin et l'étang du Baggersee,
- favoriser une gestion alternative des eaux de pluie, susceptible de jouer un rôle paysager, environnemental et permettant l'économie des réseaux (réduction des surfaces imperméabilisées, non imperméabilisation des espaces publics et des aires de stationnement...),
- traiter de façon qualitative les façades tournées vers les espaces naturels et les espaces publics majeurs.

- 120 -

L'objectif « *Prendre en compte la qualité de l'air* » se décline à travers le principe d'aménagement suivants :

- Dans les secteurs de renouvellement urbain ou de grands projets, « l'opération d'aménagement d'ensemble » doit baser à minima 30% de leurs consommations sur des sources d'énergies renouvelables¹ (réseau de chaleur vertueux² ou concédé par la collectivité) pour les logements,
- Privilégier le développement d'énergies renouvelables sans émission de polluants.

Par ailleurs, la ZAC Baggersee a fait, au stade d'avancement qui est le sien, l'objet d'études notamment sur les effets du projet d'aménagement sur la qualité de l'air. Conformément aux préconisations du Plan de Protection de l'Atmosphère, le dossier de réalisation de la ZAC devra donner des garanties sur la prise en compte des problématiques de qualité de l'air.

Appréciations de la commission d'enquête

Les mesures du POA Déplacement et plus particulièrement l'OAP Métropolitaine Baggersee définissent bien la politique mise en œuvre pour améliorer la qualité de l'air et la réduction des émissions de PM10.

En complément de la réponse apportée par l'EMS, la commission tient à souligner que les valeurs limites pour la protection de la santé humaine pour les PM10 (applicables aux concentrations non liées à des événements naturels) sont les suivantes :

- 50 µg/m³ en moyenne journalière, à ne pas dépasser plus de 35 jours par an,
- 40 µg/m³ en moyenne annuelle.

S'agissant de PM2,5, il n'y a pas de réglementation. L'Union européenne a fixé son objectif de qualité à 20µg/m3 en moyenne sur l'année. Le Grenelle de l'environnement souhaitait arriver à 15µg/m3. L'Organisation Mondiale de la Santé recommande, elle, une valeur de 10 µg/m3.

En conséquence, en l'absence de référence réglementaire concernant la valeur limite relative aux concentrations en PM 2.5, l'établissement de cartes sur ces particules ne permettrait pas de définir un seuil d'alerte.

Risque d'inondation et assainissement

Les grands collecteurs d'assainissement existants, en mode unitaire, sont-ils dimensionnés pour permettre l'écoulement des eaux usées de 7-8 milliers d'habitants supplémentaires, dans un contexte où des eaux pluviales parasites des nouveaux quartiers risquent de s'y écouler aussi en partie et où le réchauffement climatique entrainera une augmentation des pluies extrêmes

Une partie de la ZAC est classée en zone inondable par remontée de nappe (source : PER Illkirch, valant PPRI d'après l'arrêté préfectoral du 21/09/1993 ; cf. fig. 178 ci dessous). Malgré le fait que le règlement du PPRI dise que « pour un seuil d'endommagement admissible, le niveau des locaux habitables et aménageables en remontée de nappe et submersion devrait être implanté à une cote correspondant à la hauteur d'eau maximum atteinte lors de la crue centennale majorée de 30 cm », est-il réellement justifié de construire dans de telles zones inondables, alors qu'il est parfaitement établi que l'aléa inondation va s'intensifier au cours du XXI^e siècle en raison du réchauffement climatique.

Il est d'ailleurs regrettable que le risque de pollution de la nappe par le réseau d'assainissement ne soit absolument pas pris en compte. Il n'est plus fait référence au type d'urbanisation permise sur une partie de cette zone qui est une zone inondable par remontée de nappe (seules les inondations par submersion sont envisagées).

Le canal Rhin-Rhône est endigué. Le jour où la digue cède suite aux dommages causés par des rodéos les quartiers anciens et la ZAC BAGGERSEE seront inondés.

▪ **Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :**

Le projet de PLU retient l'hypothèse d'une urbanisation en adéquation avec la capacité des réseaux existants.

On rappellera également que le schéma assainissement de l'Eurométropole de Strasbourg fait partie du dossier mis à l'enquête publique et confirme que l'ambition de développement proposée est en adéquation avec la capacité des réseaux existants et des travaux de développement envisagés à l'échéance 2025/2030.

Il conviendra d'affiner les solutions techniques complémentaires dans le cadre de la mise en œuvre du projet et de la procédure de ZAC.

En ce qui concerne les risques d'inondation, l'Etat a porté à la connaissance de l'Eurométropole une modélisation des aléas inondation par submersion. Ces éléments ont, en lien avec les services de l'Etat, été pris en compte par le projet de PLU et, notamment, son zonage. L'aléa inondation sera d'ailleurs reporté au « plan risque » du PLU approuvé, pour faire suite à la demande du Préfet.

Par ailleurs, il est rappelé que les services de l'Etat travaillent à l'élaboration du Plan de Prévention des Risques inondations du Territoire de l'Eurométropole. Le calendrier prévisionnel de cette démarche laisse envisager une approbation en avril 2017. Le PPRI ayant le statut de servitude d'utilité publique, il s'imposera alors au PLU. Dans l'attente du PPRI, sur la base de l'aléa inondation qui a été transmis et qui figure au PLU, d'éventuelles demandes de permis de construire ou de permis d'aménager seront instruites au regard notamment de l'article R.11-2 du Code de l'urbanisme et sous l'expertise de l'Etat.

Les principes de précaution et de mise en sécurité des personnes et des biens sont ainsi respectés.

Appréciations de la commission d'enquête

Sur la base des réponses apportées par l'EMS, la commission qui n'a pas les compétences techniques en la matière, prend acte que la capacité des réseaux existants et des travaux de développement envisagés à l'échéance 2025/2030 sont bien en adéquation avec le programme d'urbanisation.

S'agissant des risques d'inondation évoqués par le public, et dans l'attente de l'approbation du PPRI, la délivrance des permis de construire devra effectivement répondre aux dispositions de l'article R.111-2 (et non du R.11-2).

Toutefois, comme le souligne le public dans son observation, il sera nécessaire de prendre en considération les effets du réchauffement climatiques à l'origine des crues et les inondations de plus en plus fréquentes.

Dessertes

Le schéma des urbanistes, consistant à créer à l'endroit même du carrefour actuel, un «CARREFOUR CARRE» comportant 7 intersections nouvelles, dont trois avec la ligne de tram manque de sérieux.

Dès la page 116, il est question de « qualité de desserte » : comment parler de qualité alors que le carrefour au centre de cette zone est constamment encombré, souvent saturé et engendre une pollution importante de la zone ?

La Z.A.C. n'est pas du tout si bien pourvue en voies de dessertes pour avoir la capacité d'accueillir le nombre de 4000 logements en garantissant une bonne qualité de vie dans le secteur concerné et dans son environnement.

La rue de la plage, est non macadamisée depuis 12 ans. Elle va devenir une rue parallèle à l'axe indiscutablement saturé à venir et sera donc une voie de délestage ou raccourci, ce qui impactera gravement la quiétude actuelle du quartier.

Favorable à un nouveau projet du passage du Tram en semi-enterré sur le grand carrefour existant (les études avaient été faites et le projet fiable mais pas de financement).

▪ Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

De façon générale, les dispositions applicables à toutes les zones du règlement du PLU précisent que l'ensemble des projets d'urbanisation ne peuvent être autorisés que sur des terrains qui sont desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à leur importance ou à la destination des constructions ou des aménagements envisagés, et notamment si les caractéristiques de ces voies permettent la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie, de service hivernal ou d'enlèvement des ordures ménagères.

Il en est de même pour les accès qui ne doivent pas, le cas échéant au bénéfice de prescriptions spéciales, présenter de risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte-tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic. L'autorisation de construire peut être subordonnée à la réalisation d'aménagements particuliers

Là encore il convient de rappeler que le projet de PLU ne fait que maintenir la possibilité de réaliser un projet d'aménagement sur le secteur Baggersee, comme c'est le cas depuis une trentaine d'années et que les remarques concernant la desserte et les accès sont plutôt à traiter dans le cadre du projet d'aménagement (ZAC) en cours d'élaboration.

Appréciations de la commission d'enquête

Au regard de la réponse de l'EMS, la commission retient que l'aménagement des dessertes et des voies d'accès sur le secteur Baggersee relèvent du projet ZAC en cours d'élaboration. Dans ce contexte, la commission considère que les projets ZAC et PLU doivent être en corrélation afin que toutes les contraintes liées au volet déplacement puissent être traitées de manière cohérente.

Réglementation

Quelle sera la hauteur maximale des bâtiments sur la zone ? Dans le règlement graphique du PLU, cette hauteur n'est pas indiquée. Il est important que les bâtiments soient de taille raisonnable pour une bonne intégration architecturale avec l'existant.

Les zones INAA et INAB du Plan d'Occupation des Sols encore en vigueur situées sur les « fronts d'Illkirch » ont été renommées IUAB et aucune référence à la hauteur de construction n'apparaît sur cette zone.

▪ **Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :**

La question des hauteurs des constructions dans ce secteur de projet est à traiter dans le cadre de la définition du projet d'aménagement d'ensemble (ZAC).

Le règlement graphique ne précise pas les hauteurs maximales autorisées au sein de ce secteur. Néanmoins, l'OAP métropolitaine du Baggersee précise dans les principes d'aménagement (page 119) que : « prévoir des hauteurs plus conséquentes au droit du pôle multimodale et des transports en commun et du futur boulevard urbain (Alfred Kastler) et les modérer au contact des tissus pavillonnaires existants (maximum R+2+attique).

L'OAP Baggersee souligne, quant à elle, l'objectif de créer des coutures urbaines entre le projet et le tissu urbain existant. Les quartiers voisins sont ainsi pris en compte dans les orientations d'aménagement, par une gradation des hauteurs pour se raccrocher aux constructions existantes qui sont en R+1 et R+1+ combles.

Un schéma de principes présente d'ailleurs la gradation des hauteurs (cf extrait de l'OAP métropolitaine du Baggersee page 123 :



Appréciations de la commission d'enquête

La commission n'a pas d'objection sur la gradation des hauteurs présentées dans la mesure où ces hauteurs s'intègrent visuellement aux tissus pavillonnaires existants.

Espaces naturels et agricoles

Les espaces naturels jouent un rôle de dépollution de l'air et de lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain. La zone Baggersee est actuellement occupée essentiellement par des espaces verts et agricoles de bonne qualité. Pourrait-on clairement notifier dans l'OAP Métropolitaine Baggersee quelles seront, au minimum, les surfaces agricoles préservées et réorientées vers une agriculture de proximité, maraichère, participative et biologiques ? Une superficie de 10 ha pour un tel usage serait économiquement viable. Suggère également de préserver les espaces naturels vers le canal, par un aménagement des espaces de maraichage, des potagers.

■ **Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :**

La valorisation des atouts paysagers et environnementaux est prévue dans les objectifs et les principes d'aménagement de l'OAP métropolitaine du Baggersee (pages 118 et 119), cf extrait ci-dessous :

2.3. VALORISER LES ATOUTS PAYSAGERS ET ENVIRONNEMENTAUX DU SITE

Le projet s'appuie sur la valorisation des qualités et des particularités du site, notamment la présence de l'eau, pour inventer de nouvelles ambiances plus qualitatives liées à la proximité du canal mais aussi, à une gestion alternative des eaux de pluie. Il tire également parti des continuités écologiques et vise à les renforcer.

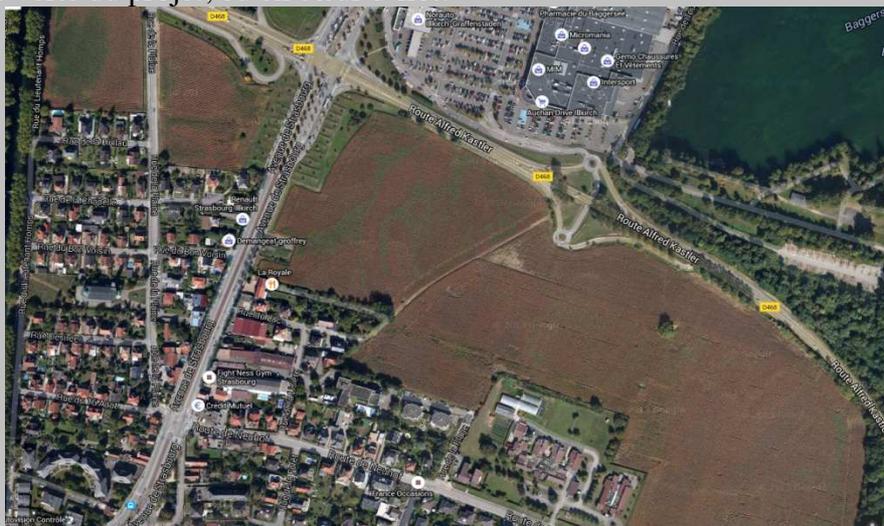
L'objectif « *Valoriser les atouts paysagers et environnementaux du site* » se décline à travers les principes d'aménagement suivants :

- valoriser et optimiser les espaces de loisirs existants au droit du plan d'eau du Baggersee,
- renforcer le rôle paysager du canal du Rhône au Rhin et du plan d'eau du Baggersee en lien avec le nouveau quartier (percées visuelles, coulées vertes,...),
- créer une coulée verte sous forme continue ou discontinue (pas japonais) entre Ostwald et Illkirch, entre le corridor écologique de l'ill et la forêt d'Illkirch, entre le canal du Rhône au Rhin et l'étang du Baggersee,
- favoriser une gestion alternative des eaux de pluie, susceptible de jouer un rôle paysager, environnemental et permettant l'économie des réseaux (réduction des surfaces imperméabilisées, non imperméabilisation des espaces publics et des aires de stationnement...),
- traiter de façon qualitative les façades tournées vers les espaces naturels et les espaces publics majeurs.

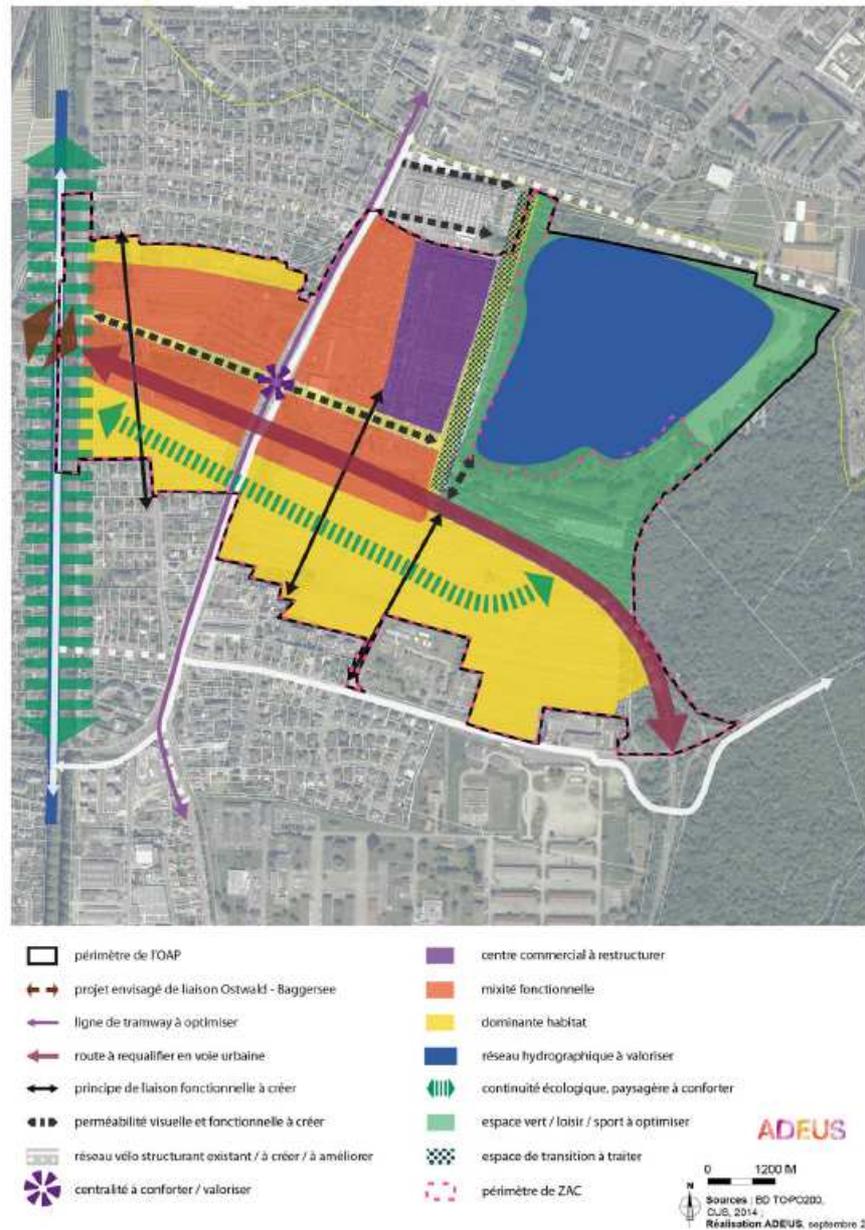
Ces principes figurent sur le schéma de principe des orientations d'aménagement de l'OAP métropolitaine du Baggersee (page 121).

L'OAP valorise le lac du Baggersee et ses abords par des trames correspondant à des espaces verts / loisirs / sport à optimiser et une trame réseau hydrographique à valoriser. Elle mentionne des tracés de principe visant à conforter des continuités écologiques et paysagères. Les surfaces concernées sont conséquentes et participent à la dépollution de l'air et de lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain.

En ce qui concerne la demande de vouer des surfaces agricoles préservées et réorientées vers une agriculture de proximité, maraichère, participative et biologique, il n'est pas du ressort du PLU de déterminer les modes de culture mais uniquement l'occupation et l'utilisation du sol. Dans le projet, des espaces de jardins partagés, potagers, jardins familiaux pourront s'inscrire dans la trame verte du projet, ou en cœur d'îlot.



Carte n°1 : Schéma de principes des Orientations d'Aménagement



Appréciations de la commission d'enquête

L'OAP tente bien de mettre en valeur les atouts paysagers et environnementaux du secteur Baggersee. Les superficies correspondantes aux espaces verts et aux continuités écologiques apparaissent cependant restreintes par rapport à la surface destinée à être urbanisée. Le secteur du Baggersee représente aujourd'hui un véritable poumon vert pour Illkirch. Aussi, la commission estime que la disparition totale de la zone agricole existante mérite d'être reconsidérée, d'autant que l'agriculture de proximité est aujourd'hui privilégiée.

Par ailleurs, la commission tient à souligner que l'espace agricole est un élément clef du territoire alsacien dont il occupe 41 % de l'espace. Il assure un rôle essentiel dans la diversité et la qualité paysagère du territoire et peut contribuer à la biodiversité en abritant une diversité d'espèces et d'habitats.

Environnement

Incompréhension totale face à une telle densification de logements qui va défigurer le paysage. Comment la « coulée verte » pourrait-elle traverser le tram, deux axes routiers et assurer la « continuité écologique » ?

Demande la nature des compensations (parcs, poumons vert) compte tenu de la réduction des espaces naturels.

▪ Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

L'OAP propose de maintenir et de développer les atouts environnementaux et paysagers du secteur qui pour l'heure se concentre au niveau du Lac et de la connexion possible, à terme, entre le canal et la réserve naturelle voisine.

En ce sens, le PLU réalise une avancée par rapport à une situation où l'urbanisation et la maïsiculture cohabitent.

L'OAP, qui est opposable aux tiers dans le cadre des autorisations du droit des sols apporte ainsi de la valeur ajoutée en termes d'environnement puisqu'elle vise à conforter les continuités écologiques et paysagères, à optimiser les espaces verts / loisirs / sport et à valoriser le réseau hydrographique.

L'OAP retient, en outre, des critères environnementaux qui vont bien au-delà, puisque le volet paysager est pris en compte ainsi que la gestion alternative des eaux de pluie (Cf OAP page 119, extrait ci-dessous)

(Cf OAP page 118, extrait ci-dessous) :

2.3. VALORISER LES ATOUTS PAYSAGERS ET ENVIRONNEMENTAUX DU SITE

Le projet s'appuie sur la valorisation des qualités et des particularités du site, notamment la présence de l'eau, pour inventer de nouvelles ambiances plus qualitatives liées à la proximité du canal mais aussi, à une gestion alternative des eaux de pluie. Il tire également parti des continuités écologiques et vise à les renforcer.

L'objectif « *Valoriser les atouts paysagers et environnementaux du site* » se décline à travers les principes d'aménagement suivants :

- valoriser et optimiser les espaces de loisirs existants au droit du plan d'eau du Baggersee,
- renforcer le rôle paysager du canal du Rhône au Rhin et du plan d'eau du Baggersee en lien avec le nouveau quartier (percées visuelles, coulées vertes,...),
- créer une coulée verte sous forme continue ou discontinue (pas japonais) entre Ostwald et Illkirch, entre le corridor écologique de l'Ill et la forêt d'Illkirch, entre le canal du Rhône au Rhin et l'étang du Baggersee,
- favoriser une gestion alternative des eaux de pluie, susceptible de jouer un rôle paysager, environnemental et permettant l'économie des réseaux (réduction des surfaces imperméabilisées, non imperméabilisation des espaces publics et des aires de stationnement...),
- traiter de façon qualitative les façades tournées vers les espaces naturels et les espaces publics majeurs.

concernant la « coulée verte », le fait qu'elle soit discontinue, comme cela est indiqué dans l'OAP, ne compromet pas son intérêt écologique.

Appréciations de la commission d'enquête

La coulée verte dont il s'agit n'est pas à confondre avec les corridors écologiques qui ont pour but de relier les réservoirs de biodiversité entre eux. Ce sont des éléments essentiels de la conservation de la biodiversité et du fonctionnement des écosystèmes. La coulée verte en

revanche peut être discontinuée tout en conservant ses fonctions de réseau écologique ou de déplacements doux.

La commission considère que l'OAP décrit bien la volonté de l'EMS de mettre en valeur ces coulées vertes en privilégiant les aspects paysagers et environnementaux.

Financement du projet

Comment comptez-vous financer ce projet ?

Le projet avec Auchan n'est pas concrétisé et Auchan-immo bien moins pressé a priori.

▪ Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Cette question relève de l'urbanisme opérationnel et non du projet de PLU.

Appréciations de la commission d'enquête

Il n'appartient pas à la commission se prononcer sur ces deux points qui ne sont pas de sa compétence.

Nuisances sonores

Comment imaginer construire des logements au bord d'axes routiers saturés, empruntés par des poids lourds et révélant des niveaux sonores de plus de 60 dB(A), alors que le PADD (Projet d'aménagement et de développement durable) exprime clairement l'orientation de limiter l'exposition des populations aux nuisances sonores (orientation n°3 de l'objectif « Maîtriser les pollutions et nuisances ») ?

▪ Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

La question relève de l'urbanisme opérationnel et non du projet de PLU.

Appréciations de la commission d'enquête

La commission déplore que l'EMS ne souhaite pas se prononcer sur cette observation dont le sujet cristallise le public. Les nuisances générées par le trafic routier sont évoquées succinctement dans le PADD (Politiques de transport et de déplacements) et dans le POA (Thématiques déplacements). Au travers de ses orientations, l'EMS définit les leviers d'action sur lesquels elle peut agir afin de réduire ces nuisances.

S'agissant des nuisances sonores concernant les constructions de logements en bordure des axes routiers, les projets devront bien prendre en considération les bâtiments susceptibles de dépasser le seuil réglementaire. Une étude spécifique permettra de déterminer la nature de l'isolation acoustique à mettre en place sur les façades concernées.

Enfin, dans le cadre de création de voies nouvelles, l'article 2 de l'Arrêté du 05 mai 12995 relatif au bruit des infrastructures terrestres, définit qu'une zone est d'ambiance sonore modérée si le bruit ambiant existant avant la construction de la voie nouvelle, à deux mètres en avant des façades des bâtiments est inférieur à 65 dB en période diurne (6h-22h) et inférieur à 60 dB en période nocturne (22h-6h). Au-delà de ces valeurs, l'ambiance sonore existante est non modérée.

En conséquence, la commission attire l'attention de l'EMS sur l'implantation et la conception des constructions nouvelles projetées en bordure des grands axes routiers afin que les nuisances occasionnées soient en-dessous du seuil défini par la réglementation.

Economie

Les aspects économiques n'ont profité d'aucune étude réaliste.

Le risque de déstabilisation du marché immobilier est important et ne fait que pénaliser les résidents actuels (valeur du patrimoine clairement revue à la baisse).

▪ Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Le volet économique du PLU est résumé aux chapitres I.A et II.A du présent mémoire, il s'inscrit dans la feuille de route éco2030 de l'Eurométropole de Strasbourg qui est largement partagée avec les acteurs institutionnels : Etat, Région, Département, CCI et CCA, mais aussi avec les milieux économiques.

Par ailleurs, le SCOTERS, qui est un document de planification de rang supérieur au PLU, identifie le secteur du Baggersee comme un pôle commercial structurant d'agglomération. C'est également une des raisons pour lesquelles le PLU transcrit les dispositions réglementaires permettant de réaliser ce pôle commercial.

La deuxième observation de l'intervenant semble évoquer le marché immobilier et les conséquences d'un projet d'envergure sur celui-ci. Sans plus d'élément critique, on se bornera à rappeler que la valeur immobilière des biens dépend largement de la présence d'équipements publics, commerciaux et de bien-être... C'est l'objet de l'urbanisation qui est projetée. (Cf OAP page 115, extrait ci-dessous)

Le SCoTERS identifie le secteur du Baggersee comme un pôle commercial structurant d'agglomération. Il constitue un lieu d'implantation privilégié d'une offre commerciale exceptionnelle nécessitant de grandes surfaces de vente. Ce pôle commercial fait l'objet d'un projet de restructuration qui doit permettre au secteur du Baggersee d'évoluer vers un site mixte, exemplaire de qualité et d'intégration urbaine.

Le secteur Baggersee est localisé par le SCoTERS au sein du pôle urbain Sud-Ouest de l'agglomération et ainsi de l'Espace métropolitain, dont la vocation est de porter le développement de la métropole, notamment en accueillant les principales fonctions symboliques, culturelles et économiques. Considéré comme un pôle commercial structurant d'agglomération, le site Baggersee a pour objectif, selon le SCoTERS, de continuer à évoluer vers une plus grande qualité urbaine des formats commerciaux, des aménagements des espaces publics et de la relation avec son environnement.

Dans ce cadre, le secteur Baggersee (anciennement dénommé « Fronts d'Illkirch »), défini dans le PADD du PLU communautaire comme site de développement majeur dans l'espace métropolitain, a vocation à accueillir de l'habitat, des équipements et des services.

Appréciations de la commission d'enquête

La politique économique du PLU de l'Eurométropole est très largement exposée dans les différents volets du dossier soumis à l'enquête publique. La commission ne reviendra donc pas sur la justification des enjeux suffisamment et clairement développés par l'EMS.

S'agissant du secteur Baggersee, les superficies disponibles et les possibilités de desserte avec les axes routiers majeurs, placent ce secteur dans une position privilégiée en termes de développement économique. Cette situation répond à l'un des objectifs du projet PLU qui s'est appuyé sur le SCOTERS, à savoir : "créer / moderniser des pôles urbains à caractère « mixte », en développant l'armature commerciale (Baggersee)". Ce développement économique vise également des créations d'emplois, une baisse du niveau de chômage et l'attractivité du territoire.

Dans cette perspective, la commission n'émet aucune objection à ce projet qui mérite toutefois une attention particulière dans le but de garantir aux résidents actuels le maintien de leur valeur patrimoniale.

ILG_0015_PLU

Illkirch le 11 mai 2016

Monsieur,

Suite à la révision du POS je me permets de vous solliciter et vous joins 4 plans de différentes périodes.

PLAN n°1 : le plan d'origine qui était cohérent et surtout sans risque pour les passants avant l'acharnement illogique des retraits successifs pour alignement qu'a subi et subi encore à ce jour le terrain de cet immeuble.

PLAN n°2 : 1er Alignement, 1ère Aberration. Deux problèmes, le 1er danger pour les usagers et le 2ème : grignotement continu de mon terrain. Non seulement cette amorce est illogique, ne ramène aucun avantage mais au contraire, cette descente met en plus en grand danger les habitants de ce quartier, qu'ils aillent vers Auchan ou vers le tram. A cet endroit, les passants sont confrontés aux voitures. DANGER

Pouvez-vous m'enlever votre alignement et me rendre la petite partie de ruelle devant l'immeuble (qui y était à l'origine) pour en faire des parkings ?

Le règlement exige des parkings et les miens sont frappés d'alignements, chercher l'erreur...

PLAN n°3 : 2e alignement. Pourquoi tant d'acharnement inutile sur ce terrain ?

PLAN n°4 : Suggestion pour un PLAN logique, sans danger ni pour les piétons ni pour les automobilistes. Le passage est déjà actuellement très important. Le quartier va s'agrandir et les véhicules d'Ostwald passent aussi par là.

Les véhicules venant de la rue de Fin de Banlieue souhaitant se rendre route de Strasbourg sortiraient tout droit pour redescendre vers la Route de Strasbourg au niveau du n°15 (mes flèches rouge) il n'y aurait plus aucun danger, ni pour les piétons (mes flèches noire) ni pour les voitures.

Si les voitures venant de Strasbourg bénéficiaient d'une voie de sortie sur la droite avec une meilleure visibilité, (vu qu'il n'y en a aucune), pour accéder rue de Fin de Banlieue :

- les piétons sur le passage seraient moins surpris par l'arrivée des voitures de Strasbourg
- en venant de Strasbourg, les automobilistes allant vers Illkirch seraient moins surpris par les freinages des voitures qui déboitent à droite
- les piétons venant de Strasbourg traversent la Rue de Fin de Banlieue puis traversent la Route de Strasbourg pour enfin traverser l'AVENUE de Strasbourg.

Pourquoi attendre un accident grave avant de réagir ?

Cela permet en plus aux clients de l'immeuble de se garer. Il ne faut pas oublier que ces commerces et bureaux participent eux aussi à la vie de la commune avec les caisses et charges. Pour une meilleure vue d'ensemble (sur plan ce n'est pas évident) et afin de pouvoir mieux apprécier la réalité du problème, je vous joins 2 planches avec 4 photos.

Dans l'espoir que ma demande sera étudiée et prise en considération et dans l'attente, recevez, Monsieur l'expression de mes salutations distinguées.

Mme BOLTZ

▪ Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Remarque n'appelant pas de réponse. En effet, le problème soulevé ne relève pas du PLU mais du pouvoir de police du maire

Appréciations de la commission d'enquête

Le problème soulevé relève bien du PLU puisqu'il concerne l'emplacement réservé ILG 6 correspondant à l'élargissement de la Route de Strasbourg. Cet emplacement réservé impacte la parcelle n°1007 située à l'angle de cette route et de la rue de Fin de Banlieue.

INT_0080_PLU / INT_0081_PLU / INT_0124_PLU / INT_0097_PLU

La route du Fort Uhrich est très fréquenté par les voitures et camions (un des axes principaux pour traverser Illkirch d'Est en Ouest rapidement pour les motorisés en reliant la N83 à la D468 à 70 km/h) et se trouve donc particulièrement dangereuse pour les 2 roues non motorisés voulant s'y aventurer (en plus de la qualité du revêtement dégradé très régulièrement = dangereux).

Par ailleurs, il est très fâcheux que la voie cyclable n'a été conçu que sur une partie de ce tronçon est devrait, à mon sens être prolongé d'un bout à l'autre pour en faciliter et favoriser son utilisation (et éviter ainsi les détours à travers la ville).

Mon observation concerne la route du Fort Uhrich à Illkirch.

J'emprunte cette route à vélo quasiment tous les jours. Et je voudrais faire part de la dangerosité de ce tronçon pour les cyclistes :

1) il y a discontinuité de la piste cyclable qui enjambe la N83 au niveau du pont sur l'Ill, si on n'emprunte pas le trottoir du pont, on se trouve coincé entre les véhicules qui vous dépassent sur la gauche et la bordure du trottoir à droite.

2) ensuite au niveau du croisement avec les rues Denis Papin et Girlenhirsch on se trouve coincé entre les véhicules qui dépassent à gauche et ceux qui dépassent par la droite sur la bretelle qui mène à la rue Denis Papin

3) après le feu du croisement avec la route d'Eschau il n'y a plus de piste cyclable et tourner à gauche pour prendre la piste cyclable qui se trouve de l'autre coté au niveau de la rue des Charmilles et aussi assez dangereux, nombre d'automobilistes ne cèdent pas le passage lorsque l'on tend le bras gauche.

4) le gravillonnage de la route du Fort Uhrich réalisé l'année dernière a été une catastrophe pour les cyclistes. Outre le fait que les gravillons ont été peu ou pas balayés du tout sur la pseudo bande cyclable, le gravillonnage sur les bas-côtés est inutile, on est passé d'une bande assez roulante à une bande extrêmement rugueuse ou les risques de crevaisons sont accrus.

Reçu bal sppt le 28-04-16

Objet : Rue fort ULRICH

Bonjour, Je viens tous les jours en train et descend en gare de Geispolsheim pour aller travailler chez ALCATEL à Illkirch. J'emprunte donc la route du Fort Ulrich et je la trouve dangereuse surtout au niveau du Pont et du croisement - ***Voir plan joint.***

Continuité des pistes cyclables et desserte des pôles d'emploi. Le site Alcatel à Illkirch regroupe un millier d'emplois, et le Comité d'Etablissement encourage fortement la pratique du vélo comme moyen de transport domicile-travail. Malheureusement, la route du Fort Uhrich par laquelle de nombreux cyclistes passent n'est pas sécurisée pour les vélos. En particulier à l'entrée d'Illkirch, le tronçon entre la Route de Lyon et la rue du Girlenhirsch. La continuité des parcours vélo sécurisés est un élément très important pour convaincre les salariés de passer de la voiture au vélo.

▪ Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

L'aménagement de la route du Fort Uhrich est une voirie structurante selon le principe de hiérarchisation de la voirie édicté dans la pièce du PLU « POA » (p.110). Lorsque des travaux d'aménagement seront programmés, ils devront prévoir une piste cyclable ou une voie bus mixte.

Appréciations de la commission d'enquête

La pratique du vélo est mise en exergue dans les objectifs du projet PLU qui visent à réduire la pollution liée au trafic routier. Dans ce contexte, et au vu de la densité du trafic sur cette

axe routier, il apparaît nécessaire de créer une piste cyclable en continue pour garantir la sécurité des usagers qui privilégient ce mode de locomotion.

La commission prend donc acte de la réponse favorable apportée par l'EMS.

INT_0030_PLU / INT_0032_PLU / ILG_0001_PLU

Demande de modification zone PLU provisoire : ILLKIRCH Rue du Travail

Bonjour,

Vous trouverez ci-joint notre demande de modification d'une limite de zone du règlement graphique du PLU provisoire, concernant la rue du Travail à Illkirch

Le texte figurant sur la pièce jointe sera envoyé dans la foulée via le formulaire en ligne.

Dans l'attente du traitement de notre requête, je vous prie d'accepter mes meilleures salutations. Cette demande fait suite à la demande écrite et au courrier joint au registre (n°1) de l'enquête publique, lors de la permanence du 07 avril 2016 à Illkirch.

A la demande de RH Group, représenté par M. Jacob HAZAN, propriétaire des parcelles 461 et 463, pour une surface de 2003m² ainsi que pour la parcelle de M. Laschinger, numéro 394, mesurant 165 m², pour laquelle une proposition d'achat est en cours, et de M. Cetin DEMIRBILEK, propriétaire des parcelles 422 et 462 pour une surface de 835m², nous faisons la demande suivante.

La limite de la zone UD2 telle qu'elle a été dessinée sur le règlement graphique du projet de PLU de l'Eurométropole, n'a pas été alignée sur les limites de parcelle comme c'est le cas généralement.

Nous faisons donc la demande que cette limite soit déplacée pour englober la totalité de la parcelle sur laquelle nos clients ont le projet de construire. (voir plan ci-contre) Ce projet présente un intérêt pour la collectivité, puisqu'il prévoit la réalisation d'un ensemble d'environ 90 logements, dont au moins 40% de logements sociaux, comme c'est la règle dans cette zone.

L'épaississement de la zone UD2 reprendrait la profondeur qui est celle de la zone plus au nord. De plus, il permettrait de joindre à l'opération une parcelle qui, aujourd'hui, accueille un stockage de véhicules et de matériaux, peu désirable pour le voisinage prévu.

En somme, le déplacement de la limite de la zone que nous demandons permettrait la réalisation d'un projet souhaitable pour l'avenir de l'Eurométropole dans les meilleures conditions, en termes de lisibilité réglementaire et d'intégration par rapport au voisinage.

Permanence du 7/04/16

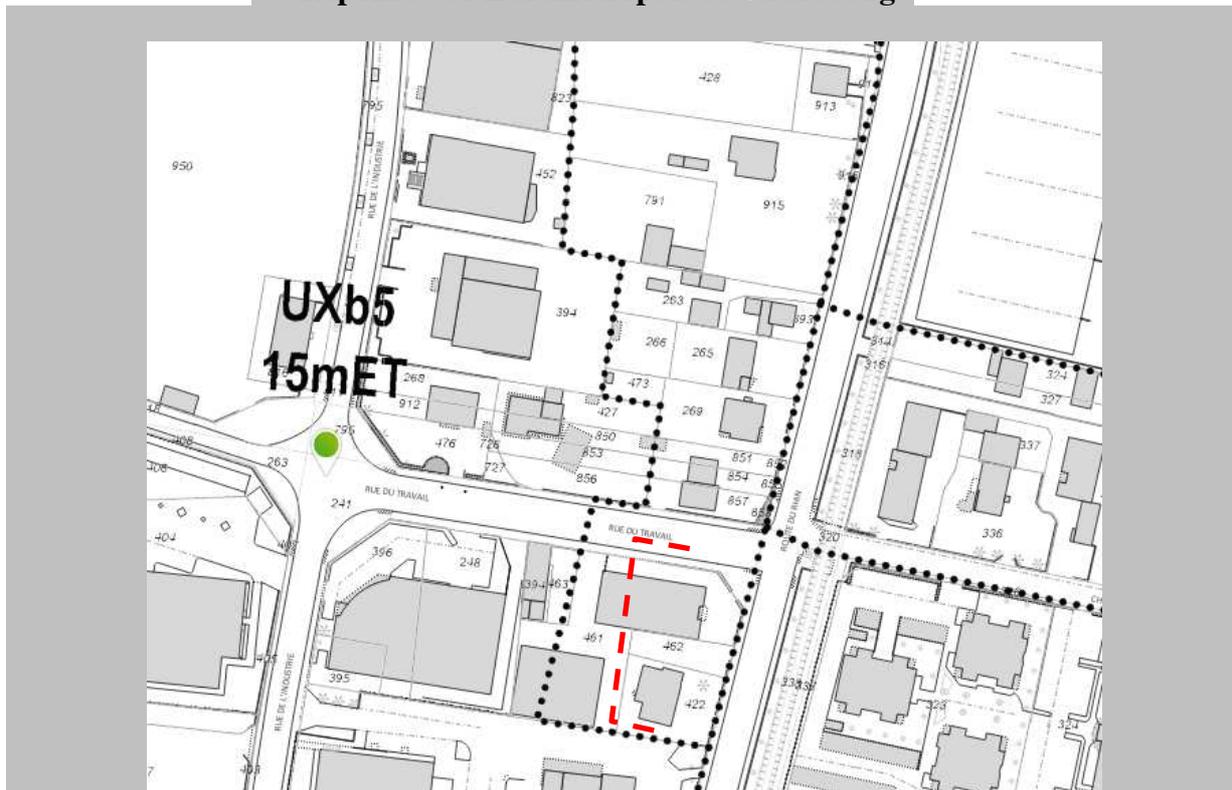
Dépôt du courrier n°1 ce jour pour demande de déplacement de la limite de zone UD2 de manière à correspondre aux limites parcellaires et à l'alignement de la zone plus au nord. A la demande de RH Group représenté par M. HAZAN Jacob et de M. DEMIRBILEK propriétaires. Un plan a été joint au courrier et une demande dûment motivée sera transmise via le site à l'Eurométropole par l'agence Jacques MOLHO Architecte. po Philippe SCHAER

A la demande de RH group, représentée par M. Jacob HAZAN, propriétaire des parcelles 462 et 463, pour une surface de 2003m² ainsi que pour la parcelle de M. LASCHINGER, numéro 394, 165m², pour laquelle une proposition d'achat est en cours, et de M. Cetin DEMIRBILEK, propriétaire des parcelles 422 et 462 pour une surface de 835m², nous faisons la demande suivante : extension de la zone UD2 à l'intégralité des parcelles ci-dessus, suivant plant ci-joint, dans le cadre de la création d'un immeuble de 90 logements, dont 40% de logements sociaux, cela pour une réalisation complète et une meilleure intégration du projet.

Cordialement,

Pour l'agence Jacques MOHLO - Philippe SCHAER – **PJ**

▪ Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :



En accord avec la commune, l'Eurométropole propose le reclassement des parcelles mentionnées en secteur de zone UD2.

Ce reclassement se justifie par la nécessité de faciliter les opérations permettant la réalisation des objectifs en logement de la commune, en particulier de logements aidés.

- Pièce du PLU à modifier : plan de zonage + tableau des SMS

Appréciations de la commission d'enquête

Le reclassement des parcelles 422 et 462 dans la zone UD2 permet effectivement la réalisation d'un ensemble d'environ 90 logements, dont au moins 40% de logements sociaux. La commission considère que cette modification de zonage acceptée par l'EMS s'inscrit dans la politique de l'habitat et sur l'ambition de croissance démographique sur lesquelles l'Eurométropole s'est engagée.

STG_0005_PLU / ILG_0002_PLU

Lors d'une démarche administrative récente au centre technique d'Illkirch-Graffenstaden, j'ai appris que ma parcelle est dans la zone du nouveau classement.

Cette parcelle bénéficie d'un permis de construire n°15640/640 U.C.I n°63/10/52 TYPE AIPC n°9 commune d'Illkirch-Graffenstaden.

Il s'agit d'une maison-chalet, enregistrée sur feuillet 737 du livre foncier section 46 n°26 lieu-dit Lichtenberg. Et d'un hangar de 260m² dont une partie est encore debout et d'origine 1952. 70 ans.

Propriétaire depuis le 13 avril 1976, aucune contre-indication n'a mis en question ce permis de construire.

Et vu qu'à moins de 300m un bâtiment d'environ 400 m² a été construit alors situé dans la même zone, et que la parcelle attenante a pu construire trois chalets dont la surface bâtie est plus importante que ma demande.

Je renouvelle cette demande. Il s'agit d'un chalet de 80m² habitable, chalet détruit par le feu. Bâtiment construit sur un vide sanitaire de 80cm de hauteur en béton armé, les quatre murs d'origine sont en attente d'une reconnaissance administrative, pour moi il s'agit d'une perte de 60 000 € et ce nouveau classement ne va pas arranger la situation. Cette parcelle est aussi touchée par la zone de recul 50m de la forêt. En effet, ce recul rentre dans ma parcelle 12,60m dans ce périmètre un rucher a vu le jour en 1989 signalé en Mairie. Rucher prévu pour abriter 25 ruches + matériel ce rucher est déclaré depuis 1989 il est entièrement pris dans la zone de recul et représente une valeur de 15 000 €. Je demande une reconnaissance administrative pour cette situation !

Veillez accepter mes meilleures salutations. – **PJ**

Permanence du 7/04/16

Suite au sinistre de la maison, les démarches administratives concernant la reconstruction ont été établis et toujours sans suite à ce jour.

Dépose du courrier n°2 avec plans

Concerne la parcelle n°26 section 46 lieu-dit "Lichtenberg" Illkirch Graffenstaden

Cette parcelle bénéficie d'un permis de construire n°15640/640 u.c.i n°63/10/52 type A.I. PC n°9 commune d'Illkirch-Graffenstaden

Il s'agit d'une maison-chalet, enregistrée sur feuillet 737 du livre foncier section 46 n°26 lieu-dit Lichtenberg. Et d'un hangar de 260m² dont une partie est encore debout et d'origine 1952. 65 ans.

Propriétaire depuis le 13 avril 1976, aucune contre-indication n'a mis en question ce permis de construire.

Et vu qu'à moins de 300m un bâtiment d'environ 400 m² a été construit alors situé dans la même zone, et que la parcelle attenante a pu construire trois chalets dont la surface bâtie est plus importante que ma demande. Je renouvelle cette demande. Il s'agit d'un chalet de 80m² habitable, chalet détruit par le feu. Bâtiment construit sur un vide sanitaire de 80cm de hauteur en béton armé, les quatre murs d'origine sont en attente d'une reconnaissance administrative, pour moi il s'agit d'une perte de 60 000 € et ce nouveau classement ne va pas arranger la situation. Cette parcelle est aussi touchée par la zone de recul 50m de la forêt. En effet, ce recul rentre dans ma parcelle 12,60m dans ce périmètre un rucher a vu le jour en 1989 signalé en Mairie. Rucher prévu pour abriter 25 ruches + matériel ce rucher est déclaré depuis 1989 il est entièrement pris dans la zone de recul et représente une valeur de 15 000 €. Je demande une reconnaissance administrative pour cette situation !

Veillez accepter mes meilleures salutations.

PS : Concerne la réunion à la CUS le lundi 10 octobre 1994 à 14h30 organisée par la DIREN affaire suivie par M. LEBEAU. Je ne me suis pas opposé à cette démarche s'agissant de la parcelle 26 section 46 Illkirch Graffenstaden. Une proposition de ma part été l'échange de ma parcelle contre la vieille maison abandonnée à l'entrée de la ferme éducative de la Ganzau à quelques mètres. Deux fois je me suis déplacée rue Seybot, on m'a fait comprendre que ma parcelle les intéressait pas, il s'agit de l'ensemble Lichtenberg et non pas une parcelle. Et depuis je suis dans l'ignorance. **PJ**

▪ **Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :**

Idem STG_0005_PLU - Le « chalet » en question se situant en lisière forestière du Neuhof (d'où le recul inconstructible de 50m) et très isolé (non raccordé aux réseaux en zone N1), il n'est pas souhaitable de voir se développer de telle construction en zone naturelle. Cette analyse est cohérente avec les règles d'urbanismes préexistantes dans les différents POS d'Illkirch, depuis 40 ans. Il sera toujours possible de faire des aménagements dans les volumes existants.

Le rucher en place peut tout à fait continuer à être entretenu.

Appréciations de la commission d'enquête

La commission rejoint la position de l'EMS. Les règles afférentes aux différentes zones ne peuvent satisfaire des exceptions sous peine de voir se développer une urbanisation anarchique.

Il est toutefois noter que l'EMS n'est pas opposée à la poursuite de l'exploitation des ruchers.

INT_0049_PLU / ILG_0009_PLU

Ce qui suit, concerne la rue des Artilleurs à ILLKIRCH: Je suis propriétaire du N° 2a, rue des Artilleurs, qui est ma maison natale. En fait, cette rue est une impasse qui dessert 8 logements ou maisons. La largeur de la voirie circulaire est de 2.60 dans sa partie étroite, jusqu'à 3.00 environ, pour une longueur de 45.00m. Or lorsqu'un véhicule s'engage dans cette voie, elle n'a aucune possibilité de faire un demi-tour, sauf sur notre partie privative qui nous sert d'accès à notre propriété. Il n'est pas rare non plus, pour des questions de commodité, qu'un véhicule stationne sur notre accès pour se rendre chez un riverain. Ce qui nous empêche de sortir ou d'accéder à notre propriété. Il est fréquent, compte tenu de la géométrie de la voie, que des véhicules sortent en marche arrière vers la rue Sodbronn, ce qui est très dangereux.

Compte tenu de sa longueur et son gabarit, cette voie en impasse, doit être aménagée dans sa partie terminale, avec une palette de retournement permettant aux véhicules privés, de livraisons, et surtout à ceux des services publics (lutte contre l'incendie, enlèvement des ordures ménagères etc...) de faire demi-tour aisément. Je demande donc que la parcelle cadastrée, section 3 N° 264/87 soit acquise par la collectivité pour l'aménagement de cette aire de retournement. Celui-ci améliorerait considérablement l'aspect sécurité et le cadre de vie des habitants de cette impasse. Elle faisait d'ailleurs, déjà l'objet d'un emplacement réservé pour une palette de retournement dans l'ancien POS avant celui en vigueur actuellement encore. Cette demande est d'autant justifiée, car cette parcelle est un îlot insalubre depuis plus de 40 ans.

Concerne la rue des Artilleurs à Illkirch

Je suis propriétaire du n°2a, rue des Artilleurs, qui est ma maison natale. En fait, cette rue est une impasse qui dessert 8 logements ou maisons. La largeur de la voirie circulaire est de 2.60m dans sa partie étroite, jusqu'à 3m environ, pour une longueur de 45m. Or, lorsqu'un véhicule s'engage dans cette voie, elle n'a aucune possibilité de faire un demi-tour, sauf sur la partie privative qui nous sert d'accès à notre propriété.

Il n'est pas rare non plus, pour des questions de commodité, qu'un véhicule stationne sur notre accès pour se rendre chez un riverain. Ce qui nous empêche de sortir ou d'accéder à notre propriété. Il est fréquent, compte tenu de la géométrie de la voie, que des véhicules surtout en marche arrière vers la rue Sodbronn, ce qui est très dangereux. Compte tenu de sa longueur et son gabarit, cette voie en impasse, doit être aménagée dans sa partie terminale avec une palette de retournement permettant aux véhicules privés, de livraison, et surtout à ceux des services publics (lutte contre l'incendie, de secours, enlèvement des ordures ménagères,...) de faire un demi-tour aisément.

Appréciations de la commission d'enquête

La commission n'est pas opposée à la suppression des espaces boisés situés entre l'établissement et la Villa, permettant la réalisation et l'agrandissement de la structure de soin.

Par contre, elle demande le maintien et la protection des arbres remarquables situés au sein du parc comportant le circuit de rééducation cardiaque ainsi que de l'allée de platanes menant au bâtiment principal.

LIN_0006_PLU

Demande formulée pour Illkirch-Graffenstaden : zone UB3 12m

Demande d'ajout d'une marge de recul de 5 mètres au règlement graphique, sur la route du Rhin.

▪ Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Il n'y a pas de secteur de zone UB3 le long de la route du Rhin à Illkirch-Graffenstaden, à l'exception de l'angle du chemin du routoir.

Compte tenu de la nature imprécise de la demande, l'Eurométropole ne peut y donner suite.

Il est cependant permis de rappeler que les dispositions règlementaires de la zone UB favorisent la densification urbaine, notamment en permettant une implantation au plus près des voies.

Dans cet esprit, l'inscription d'une marge de recul n'est pas souhaitable.

Appréciations de la commission d'enquête

En l'absence de précision, la commission ne peut porter son appréciation.

INT_0353_PLU

"Difficultés d'accès au PLU

Il est extrêmement difficile pour un simple citoyen d'entrer dans les arcanes du PLU. A la mairie d'Illkirch, le requérant se voit donner une énorme boîte où tous les plans de l'Eurométropole sont en vrac, sans qu'il soit possible de savoir quel est celui qu'on souhaite : pas de tableau de correspondance entre numéros et communes. Si on a la chance de le trouver, il n'y a pas de table pour déplier ce plan. Saisir le sens des abréviations incompréhensibles sur le plan demande un autre document, dont il faut connaître le nom. Etc.

Sur Internet, il faut avoir l'habitude de naviguer entre plusieurs dossiers très différents dont il faut croiser les données pour en comprendre les enjeux.

Rien n'a été fait pour rendre cette consultation vraiment démocratique, chaque commune aurait dû ne présenter clairement que ce qui la concernait, le reste pouvant être visible Place de l'Etoile. Ce défaut d'organisation est très regrettable et préjudiciable à une bonne information. C'est un déni de démocratie".

▪ Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Cf. note générale sur la concertation.

Appréciations de la commission d'enquête

Compte tenu du volume très important et de la complexité du dossier mis à l'enquête, la commission reconnaît que le public a pu rencontrer des difficultés pour comprendre et exploiter les différentes pièces. Il est à souligner que les 38 permanences tenues par les membres de la commission d'enquête dans les 28 communes de l'Eurométropole avaient également pour objectif d'apporter au public les éléments d'informations et les précisions souhaitées.

INT_0332_PLU

L'entrée Sud de l'agglomération de Strasbourg

Il existe une entrée Sud de l'agglomération, via la RD468 qui permet de rejoindre le réseau de tram à Campus. Campus Illkirch est directement desservi par 2 lignes de tram. Cette entrée est utilisée par les habitants des communes situées sur le D468 (Eschau, Plobsheim, Krafft, et les communes plus au sud), mais également l'Allemagne via le D1083/N353, le port du Rhin par le N353. En 2020 avec l'achèvement de la liaison avec l'A35, un accès depuis l'ouest sera possible.

Avec l'achèvement de la liaison avec l'A35, cet axe constituera une vraie porte d'accès sud de l'agglomération. Il s'agit donc d'une entrée/sortie majeure de l'Eurométropole, or le PLU ne propose aucune solution pour basculer le trafic automobile sur le réseau de transport en commun en site propre à cet endroit. Il devrait être équipé d'une vraie plate-forme multimodale.

Liaison routière Ostwald/ Baggersee

Zone réservée ILG 1 : le dossier ne précise pas que cette liaison sera réservée aux transports en commun. La zone à urbaniser du Baggersee est déjà particulièrement polluée (cf chiffres de l'Aspa) et passablement embouteillée, il n'est pas possible d'ouvrir cette liaison à la circulation. Je demande que comme pour la réservation sur Ostwald (OSW13), il soit précisé que c'est pour du transport collectif.

Liaison cycliste/piéton Ostwald Meinau

Zone réservée ILG 1 : il faudrait prévoir une liaison piéton/cyclistes directement, la liaison par la zone réservée ILG2 renvoie vers le sud, imposant un long détour pour ceux qui veulent aller vers la Meinau. Je demande la création d'une voie cycliste permettant la relation directe Ostwald Meinau.

Liaison Illkirch/Pôle d'innovation

Une liaison voiture vers le futur éco quartier (zone UD2) par les emplacements réservés ILG23 et ILG 24) est prévue au-dessus du canal, mais une liaison pour les modes doux n'est prévue au niveau du pont des vignes et l'élargissement de la rue des Vignes ne prévoit pas de réservation pour piste cyclable (ILG 43)

Accès à l'Illiade par un pont sur l'III

Voirie de 30 m réservée par ILG 31 pour un accès voiture à l'Illiade via un nouveau pont sur l'III : ne faudrait-il pas plutôt un pont mode doux et un stationnement du côté de la route Jean Pierre Clause

Relation Illkirch/Vigie

L'élargissement de la Rue du 23 novembre est prévu par la réservation ILK64, une piste cyclable est-elle incluse ?

Pôle d'innovation

Les lambeaux de forêt reconstitués semblent préservés alors qu'en fait ils sont dans la voirie. Avec des hauteurs de 31m (zone UZ) et 25m (zone UD), la zone artificialisée est importante. Il existe une OAP propre à la partie Sud de la zone : elle prévoit des mesures écologiques, notamment la création de mares. Au regard de l'artificialisation de toute la zone, ces mesures paraissent insuffisantes. Et contrairement à ce qui est dit dans l'OAP, le plan ne présente aucune zone réservée pour un transport en site propre et la liaison mode doux via le pont des vignes n'est pas envisagée.

Accès à une île de l'III

Via une passerelle piéton cycliste (ILG 5) : est-ce souhaitable ? L'île est en zone N1

Voirie sur chemin de la Hardt dans un secteur boisé

Emplacements réservés ILG32 et GEI47, cette voirie passe dans une zone verte/boisée, qui certes n'est pas dans la trame verte, mais qui est quand même assez précieuse vu la rareté d'espaces naturels dans le secteur. Cette voirie permettrait d'aller d'Ostwald au sud d'Illkirch, ce qui est déjà possible via la vigie ou via le centre-ville d'Illkirch.

▪ **Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :**

Cf. Réponse sur le secteur du Baggersee ci avant

Les principes de circulations pour l'agglomération sont décrits au POA déplacements.

L'emprise réservée ILG64 est suffisante pour permettre la réalisation d'une piste cyclable.

La liaison Ostwald-Meinau est inscrite dans le schéma 2030 (cf. POA Déplacement-fiche 1.2)

Pour la liaison Illkirch Meinau : elle pourra se faire via 2 itinéraires. Le premier longeant le canal et rejoint la Meinau après le Baggersee, le second passera par la rue des Vignes et rejoindra Strasbourg à l'Est du Baggersee. (Fiche 1.2 du POA).

Appréciations de la commission d'enquête

Au regard des nombreux sujets évoqués au travers de cette observation INT 0332 PLU, la commission ne peut apporter d'autres précisions que celles déjà bien explicites figurant dans volet 3.2 "Thématiques Déplacements" du POA. Néanmoins, certains aspects qui méritent un intérêt particulier seront traités dans la partie conclusion dans laquelle la commission se positionnera.

INT_0256_PLU / INT_0284_PLU / INT_0272_PLU / INT_0258_PLU / INT_0306_PLU /
INT_0308_PLU / INT_0239_PLU / INT_0349_PLU / INT_0331_PLU / INT_0290_PLU /
INT_0294_PLU / ILG_0035_PLU / ILG_0044_PLU / ILG_0047_PLU / STG_0186_PLU

Objet : élargissement d'une portion de la rue de CANNES à Illkirch

Bonjour, Je voulais exprimer mon étonnement et mon mécontentement en apprenant le projet d'élargir la rue de Cannes à Illkirch.

Le passage aujourd'hui est calme et la limitation de vitesse respectée du fait justement d'une rue à taille normale.

Nos enfants sont souvent dans cette rue en vélo et l'élargir remettrait en cause la sécurité intrinsèque de nos enfants (vitesse plus importante).

De plus un élargissement sur une rue en sens unique a peu de sens.

En espérant que ma remarque sera prise en compte. Cordialement.

Habitant depuis 25 ans rue de Cannes à ILLKIRCH et mes parents rue d'Antibes à ILLKIRCH nous sommes très inquiets de l'expansion énorme de notre quartier encore tranquille au bord de l'autoroute et déjà soumis à des contraintes de circulation et de pollution .Nous sommes très défavorables à la création de plusieurs milliers de logements dans une zone tampon entre Strasbourg Meinau et ILLKIRCH .Un parc serait bien plus écologique à côté du relais Tram et du parking Auchan déjà bien gênants drs j+j OHL

Je trouve que l'élargissement de la rue de Cannes ne peut que nuire à la qualité de vie d'un quartier jusqu'à présent préservé.

Désolée de compléter mon 1er avis concernant l'enquête sur le PLU, mais je viens d'apprendre une autre mauvaise idée ; élargir la rue de Cannes alors que nous la prenons soit à pieds à partir du tram pour rejoindre notre habitation qui est au fond, près du canal : soit à vélo en revenant de nos achat à Auchan ou au centre-ville. Tout cela pour ne pas polluer en prenant nos voitures. Nous ne comprenons plus et ne retrouvons plus les convictions de monsieur le maire et de son conseil du début du mandat ?! Plus que dommage. J'avais quitté la Meinau, trouvant les convictions, le respect, la propreté etc bien plus honorables à Illkirch....

Le projet d'extension à 8m de la rue de Cannes à Illkirch est complètement aberrant. Pourquoi élargir autant une rue à sens unique dans une zone limitée à 30km/h empruntée par de nombreux cyclistes et piétons se rendant au tram ou encore à l'école maternelle de la Plaine. Habitante de ce quartier, la limite de circulation n'est déjà pas respectée, souvent par des automobilistes de "passage" essayant de trouver des chemins de traverse aux embouteillages de

l'A35 et de l'avenue de Colmar, ils auraient maintenant un boulevard qui inciterait à la vitesse. Et sans parler de la pollution de l'air déjà élevée par la proximité de l'autoroute. Ce projet rue de Cannes s'ajoute au projet de milliers de logements prévus juste à côté d'un quartier paisible et qui ne s'harmoniserait pas du tout avec les rues adjacentes, nous n'en voulons pas !

La consultation des plans lors de la rencontre avec les commissaires enquêteurs le 18 mai, a révélé la réservation de deux zones : ILG 6 et ILG 7

ILG6 indique un élargissement d'une portion de la rue de Cannes entre l'avenue de Strasbourg et la rue d'Antibes. Le plan indique un objectif de 8 m !

Comment est-il possible d'élargir une partie de cette rue ? Comment régler les entrées/sorties sur l'avenue de Strasbourg ? Pourquoi s'obstiner à déporter du trafic et de la pollution vers un quartier relativement calme aujourd'hui ? N'est-ce pas une complète aberration ? Que deviendra dans ces conditions le trafic qui débouchera inévitablement sur le reste de la rue de Cannes ? Pour rappel, la rue de Cannes est aujourd'hui en sens unique et la vitesse y est limitée à 30 ! Ceci ne suffit pas toujours pour assurer la quiétude des riverains, mais je constate qu'on ne prend plus du tout en compte de telles considérations ! Que fait-on de la qualité de vie, de la santé des habitants ... ?

Bref cet élargissement est tout à fait inadmissible, il faut donc le supprimer du PLUi

ILG7 fait apparaître une portion de route de 8m de large en face du n°12 de la rue de Cannes. Cela semble tout à fait surréaliste ! Pourquoi faut-il prévoir cette portion de route ? Toujours avec le même objectif d'augmenter le trafic près des résidences, au mépris total de la qualité de vie, de la pollution ... cette zone est donc un non-sens !

L'élargissement de la rue de Cannes à 8m alors que cette partie est actuellement presque une rue piétonne est en totale incohérence avec la mise en place des zones 30 destinées à calmer le trafic dans les rues adjacentes. Et pensez aux riverains qui vivaient dans une ruelle ombragée et qui se retrouveront au bord d'un axe à grand trafic!!

Je viens de constater qu'il y a également un autre projet concernant la rue de Cannes. Ce projet a été développé par vos services en marge de la ZAC Baggersee mais a un impact sur ce dernier.

En effet, sur le site de l'Eurométropole il y a un plan qui précise qu'une partie de la rue de Cannes sera élargie à 8 mètres (ILG6) et qu'un accès reliant le parking relais tram sera effectué après les bâtiments des établissements MULLER (ILG7).

Ce projet me semble largement irréalisable et irresponsable. La rue de Cannes deviendrait une déserte du trafic de la route de Strasbourg. Cette rue n'est pas appropriée à un trafic routier vu la taille actuelle avec le peu d'espace réservé aux piétons et aux cyclistes. Il est devenu très difficile actuellement de circuler à pied dans la rue de Cannes. La circulation des vélos en contresens est également devenue une zone à risque malgré la disposition municipale de la décréter en zone 30.

Augmenter la circulation dans cette rue nous amènera à des nuisances sonores mais également à des risques accidentogènes : difficulté pour sortir de chez soi, développement de parkings sauvages, risques d'accidents de la circulation...

Dans ces conditions je ne peux que m'opposer à ce projet.

Concerne Illkirch Graffenstaden

Nous sommes opposés à l'élargissement du tronçon de la rue de Cannes (emplacement ILG6) à 8m. Cela ne se justifie absolument pas, car ce tronçon est en sens unique et ne peut en aucun cas passer à double sens, car il déboucherait sur l'Avenue de Strasbourg à contre sens !

Par ailleurs, cette rue est empruntée par de nombreux piétons (dont beaucoup d'enfants) qui reviennent de la station de tram. C'est actuellement un endroit calme et peu fréquenté par les voitures, et il serait dangereux d'y amener un flux routier important.

Nous sommes opposés à l'élargissement de la rue de Cannes, qui est une rue d'habitation et ne doit pas devenir une desserte de l'Avenue de Strasbourg ! Il est scandaleux de prévoir d'amener un fort trafic au niveau des habitations, entraînant une dégradation de la qualité de l'air et d'importantes nuisances sonores pour les habitants ! Non à la destruction du cadre de vie ! Par ailleurs, quelle est l'utilité de l'emplacement réservé ILG7 ? Pourquoi une telle largeur ? Nous sommes opposés au PLU tel qu'il est présenté actuellement concernant la future zone "Baggersee" à Illkirch Graffenstaden. Une sur densification urbaine sur cette zone composée actuellement d'espaces verts est une hérésie ! Comment sera gérée la forte augmentation de la circulation sur cette zone déjà totalement engorgée aux heures de pointe ? En dérivant le trafic dans les quartiers d'habitation ? Non aux choix incohérents ! Nous demandons une nouvelle réflexion sur le schéma d'aménagement de la zone !!!

Madame, Monsieur,

Je viens de voir sur la cartographie du PLU qu'il est prévu un élargissement de la voie qui mène de la rue de Cannes à la rue Fin de Banlieue à Illkirch. Ce tronçon fait partie de l'Avenue de Strasbourg. La largeur prévue est de 8 mètres. Cela fait des années que les riverains se plaignent de la vitesse excessive des voitures dans la rue de Cannes, du danger qu'encourent les cyclistes qui viennent à contresens (car le sens interdit est autorisé pour les cyclistes); De plus, c'est un itinéraire qu'empruntent les mamans et leurs enfants pour se rendre à l'école maternelle de la Plaine. De nombreux piétons venant du Tram se rendent également dans le quartier des Vergers par la rue de Cannes. Une augmentation de la circulation et aussi de la vitesse (compte tenu de la largeur de la voie) entraîneront des risques supplémentaires et des nuisances sonores dans un quartier qui jusque-là était plus ou moins paisible, sauf que la zone 30 est loin d'être respectée. Les nombreux courriers n'ont servi à rien. Je souhaite que les enquêteurs fassent preuve de bons sens et qu'ils aient à cœur de préserver des quartiers qui connaissent une certaine qualité de vie et que les futurs quartiers soient aménagés dans ce même esprit. Merci.

Madame, Monsieur,

A la lecture des projets d'aménagements de la rue du lieutenant Homs et de la rue de Cannes, j'ai vu que ces rues devaient pouvoir être élargies. Je vous avoue ne pas comprendre ces projets. Pourquoi élargir une portion de rue actuellement en sens unique dans la rue de Cannes et de manière générale pour la rue du lieutenant Homs ? Cela paraît en totale contradiction avec le plan de circulation du quartier qui tend à limiter la vitesse des véhicules et qui essaie de favoriser les déplacements à vélo. De nombreux piétons empruntent également la rue de Cannes et la rue du lieutenant Homs, qui fait la jonction avec le tram, la maternelle de la Plaine, le quartier des Vergers et le canal : accentuer la circulation serait dangereux. C'est la qualité de vie de tout le quartier qui est en jeu, sans compter que cela nécessiterait des expropriations. Je souhaite par conséquent que l'on évite un élargissement de ces rues et que l'on préserve la quiétude du quartier. De manière générale, je pense qu'il faudrait maintenir ces quartiers piétons pour permettre aux personnes âgées et avec enfants de pouvoir se promener en toute quiétude. Bien cordialement,
Madame, Monsieur,

A la lecture des projets d'aménagements de la rue du lieutenant Homs et de la rue de Cannes, j'ai vu que ces rues devaient pouvoir être élargies. Je vous avoue ne pas comprendre ces projets. Pourquoi élargir une portion de rue actuellement en sens unique dans la rue de Cannes et de manière générale pour la rue du lieutenant Homs ? Cela paraît en totale contradiction avec le plan de circulation du quartier qui tend à limiter la vitesse des véhicules et qui essaie de favoriser les déplacements à vélo. De nombreux piétons empruntent également la rue de Cannes et la rue du lieutenant Homs, qui fait la jonction avec le tram, la maternelle de la Plaine, le quartier des Vergers et le canal : accentuer la circulation serait dangereux. C'est la qualité de vie de tout le quartier qui est en jeu, sans compter que cela nécessiterait des

expropriations. Je souhaite par conséquent que l'on évite un élargissement de ces rues et que l'on préserve la quiétude du quartier. De manière générale, je pense qu'il faudrait maintenir ces quartiers piétons pour permettre aux personnes âgées et avec enfants de pouvoir se promener en toute quiétude. Bien cordialement,

Objet : Plan d'occupation des sols – zone Illkirch

Messieurs,

Je sus dans l'incompréhension totale concernant le projet d'élargissement de la rue où je réside (15 avenue de Strasbourg).

Avec un élargissement à 8 mètres cette rue devient une route de grand passage. Cette route doit débiter au croisement entre l'avenue de Strasbourg et la rue de Fin de Banlieue, zone très fréquentée, très accidentogène, le carrefour tel qu'il est étant déjà surchargé par le trafic généré par les véhicules et les poids lourds quittant Strasbourg pour accéder à l'autoroute A4, mais aussi l'intense trafic généré par la zone commerciale Auchan (véhicules venant de la rue de Fin de Banlieue et de l'avenue de Colmar pour rejoindre Auchan). Je ne peux pas comprendre que l'on puisse envisager un trafic supplémentaire tenant compte du passage du Tram (lignes A, D et E) qui est sensé circuler en zone protégée. Je vous ferai remarquer que les accidents avec le Tram sont très fréquents au niveau de ce croisement à l'heure actuelle.

Je n'ose pas imaginer le danger pour les piétons et les cyclistes (n'oublions pas le drame qui s'est déroulé il y a peu de temps où une jeune cycliste a laissé sa vie sur une piste cyclable écrasée par un poids lourd qui s'apprêtait à monter sur l'autoroute. En espérant que ce constat d'un résident de plus de 20 ans puisse vous donner matière à réflexion, recevez, Messieurs, mes meilleures salutations.

PLANS JOINTS

Lettre à l'attention de Monsieur le Maire d'Illkirch

Objet : élargissement de la rue avenue de Strasbourg entre numéro 13 et 21, et l'intégralité de la rue de Cannes à Illkirch Graffenstaden (Baggersee)

Les propositions ci-dessous relèvent exclusivement de la sécurité des citoyens motorisés ou non empruntant ces voies dangereuses.

Nous sommes quotidiennement concernés, et avons largement pu constater la dangerosité de ces dernières (dernier accident en date 13/05/2016).

Avec vos projets d'aménagement du Baggersee, la circulation va se densifier les risques d'accidents seront plus importants si rien n'est fait.

Concernant les voitures :

- venant de Strasbourg nous n'avons aucune visibilité pour accéder à rue de fin de banlieue, aucune voie n'est prévue pour tourner à droite, et les chances d'être surpris par un piéton en tournant sont grandes DANGER

->adoucir l'angle du virage pourrait être une solution à ce problème.

- accéder à la rue de Cannes que ce soit venant de Strasbourg ou sortant de la rue de fin de banlieue est un casse-tête dangereux. Beaucoup (piétons, cyclistes, voitures se laissent distraire par ce bout de rue hasardeux devant le 13 avenue de Strasbourg, entraînant au mieux quelques injures. DANGER

->l'idéal serait d'aménager à la hauteur du numéro 23 rue l'avenue de Strasbourg (axe principal), une sortie directe vers la rue de Cannes.

Cela éviterait les accidents et mettrait les piétons hors de danger.

Concernant les piétons :

-venant de Strasbourg pour traverser la rue de fin de banlieue, les risques d'être renversé sont élevées car les voitures ne nous voient pas traverser. DANGER.

-sortant de la rue de fin de banlieue pour faire ses courses à Auchan, 4 passages piétons dont la double voie du tram doivent être traversés. DANGER

->3 suffiraient amplement (en supprimant l'entrée actuelle de la rue de Cannes et la rendant accessible directement par le numéro 23 de l'avenue de Strasbourg comme expliqué précédemment).

Notre sécurité est entre vos mains, nous comptons sur vous.

Cordialement, les habitants du quartier Baggersee à Illkirch Graffenstaden.

Monsieur le Président

Par la présente, je vous prie de bien vouloir prendre en compte mon opinion et mon opposition par rapport au PLU dans son expression actuel et au projet de la future ZAC tels qu'ils sont présentés, puisque vous en conviendrez, ils sont indissociables. Je vous demande donc d'émettre un avis défavorable à ce projet. En effet, la consultation des plans lors de la rencontre avec les commissaires enquêteurs le 18 mai confirme :

Premièrement, qu'il n'est fait aucune mention ou référence à la hauteur des constructions projetées, alors que le projet est en proximité immédiate de 2 quartiers pavillonnaires. Il n'est pas acceptable pour les riverains que nous sommes de présenter un projet en omettant tout simplement de définir ce point qui peut avoir un impact non négligeable sur la valeur immobilière de l'existant, sur le confort visuel et environnemental. Une zone compacte d'immeubles hauts et denses puisque cela devient sous-jacent dans l'absence d'indications du PLU, serait par ailleurs une incohérence complète avec l'identité d'Illkirch ville « village ». Par cette absence d'engagement sur les hauteurs à respecter, je remarque que l'intérêt des habitants actuels qui à mon sens devrait être un postulat de base, est tout simplement occulté. Deuxièmement, AUCUNE PROPOSITION QUANT A L'ABSORPTION DU TRAFIC. La construction de 5000 logements (soit au minimum 10 000 personnes supplémentaires) qui feront au moins 5000 véhicules supplémentaires, alors que la question est déjà posée de la sursaturation de trafic (8000 véhicules) provenant de l'autoroute en direction d'Illkirch, de la zone commerciale, du parc d'innovation et du passage du trafic dans le même carrefour. Si ce n'est le projet (par sur PLU, mais sur futur ZAC) contestable (pour ne pas dire de science-fiction) d'un carrefour géant de 4 croisements rejetant le trafic dans les infrastructures existantes comme l'indique par exemple la réservation de deux zones : ILG 6 et ILG7.

ILG6 indique un élargissement d'une portion de la rue de Cannes entre l'avenue de Strasbourg et la rue d'Antibes. Le plan indique un objectif de 8m !!! Double sens ? Aberration administrative ?

Troisièmement : dans cette période de prise de conscience de l'impact de la sur-densification sur notre écosystème, je ne peux que m'opposer à un projet qui prévoit une augmentation de 40% de la population d'Illkirch. Et donc un impact non négligeable en termes de pollution aérienne et sonore, et par conséquent en termes de santé, sans préserver un maximum de zones végétales et arborés, pour rappel les zones de maraîchages, de vergers et de jardins ont disparus par rapport au projet initial de la ZAC Baggersee.

Quatrièmement : mis à part l'objectif de l'Eurométropole pour l'Horizon 2030 en termes d'habitat, l'acteur économique et le citoyen que je suis se pose la question de la réalité de ce projet qui semble démesurée, parce que se rajoutant aux projets en cours et à venir dans les autres quartiers ou communes. Je n'ai plus le souvenir exact du nombre de fois où le POS, maintenant PLU ont été modifiés, mais je peux aussi me poser la question légitime, si ceux-ci ne sont pas finalement adaptables au gré du besoin de la ville.

Dernière remarque pour finir, tous les documents sont consultables (des milliers) par internet, donc tous ceux qui ne sont pas formés à la technologie, ou qui ne possèdent pas internet sont laissés pour compte, pourquoi les plans ne sont plus exposés au centre administratif, vois les maquettes pour que tout un chacun puisse se déterminer en connaissance de cause.

Nous espérons pouvoir compter sur vous pour tous ces points soient clarifiés et communiqués avant toute autre étape dans ce projet.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à la présente, veuillez recevoir, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

▪ **Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :**

L'emplacement réservé ILG7 a vocation à élargir la rue de Cannes à 8 m, dans sa section Nord-Est.

La rue de Cannes est une voie de desserte locale qui n'a pas vocation à devenir une voie structurante.

En conséquence, l'Eurométropole, en accord avec la commune, propose la suppression de cet emplacement réservé.

Appréciations de la commission d'enquête

La commission prend acte et approuve la suite favorable donnée par l'EMS à cette demande concernant la suppression de l'emplacement réservé ILG 7.

S'agissant des sujets évoqués dans la dernière observation, les réponses de l'EMS et les appréciations de la commission ont déjà été traitées dans les différents paragraphes précédents.

INT_0375_PLU

Emplacements réservés ILLKIRCH.

La liste des emplacements réservés fait état de plus de 20 élargissements de voirie, dans une commune qui prône les transports en commun et les pistes cyclables. Quel est l'objectif de ces élargissements sinon de faciliter l'augmentation de la circulation, alors que déjà les zones 30 ne sont pas respectées, ce qui met en danger les vélos autorisés à contre-sens ? Quelle est la finalité de ces projets ? Il faudrait avoir le courage de le dire, et il aurait fallu afficher clairement le plan dans le hall de la Mairie, avec, d'une part, la signification des ILG 1 à 54, et d'autre part l'objectif de ces emplacements réservés, dont certains vont nécessiter des expropriations. Où est la transparence ?

▪ **Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :**

Les élargissements de voirie, et donc leur aménagement, permettent d'améliorer la sécurité de l'espace public. Certains élargissements comprendront des espaces sécurisés pour les piétons et pour les cyclistes.

La vocation de chaque emplacement réservé se doit d'être décrite dans le tableau des emplacements réservés dans la colonne « Désignation ».

Cf. note thématique Déplacements (II. A), paragraphe sur la justification générale des emplacements réservés.

Cf. note générale sur la concertation.

Appréciations de la commission d'enquête

Compte tenu du nombre important de plans au 1/2000 et au 1/5000 concernés par les emplacements réservés, il était donc difficile de trouver la surface nécessaire dans les locaux de la Mairie pour un tel affichage.

Au travers de ses différentes appréciations, la commission d'enquête analyse et se positionne sur les observations et les réponses apportées par l'EMS concernant le bien fondé des ces emplacements réservés. Par ailleurs, au delà des explications fournies dans le dossier n° 7 (Liste des emplacements réservés) les permanences tenues par les membres de la commission avaient également pour but de répondre aux interrogations du public.