

L'Association Baggersee, au nom de ses adhérents, souhaite poser les questions et exprimer les inquiétudes suivantes :

Résumé	1
1. La densité	3
2. La circulation : un enjeu Majeur	4
a. La saturation des flux	4
b. L'aménagement de la voirie sur la zone	7
3. La qualité de l'air : un enjeu de santé publique	10
4. La gestion de l'eau : eaux pluviales, eaux usées, inondations	11
a. Risque d'inondation naturelle :	11
b. Risque d'inondation par ruissellement des eaux pluviales :	12
c. Tendance à la saturation généralisée des collecteurs actuels unitaires :	12
5. L'intégration dans l'environnement architectural existant	13
6. La préservation des espaces verts	14
Conclusion	16

Résumé

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.

Les questions suivantes se posent :

- Pourquoi le PLU prévoit-il une augmentation de 40% de la population d'Illkirch (environ 10 000 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.
- 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 le 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 ?
- 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.
- Sur une zone déjà confrontée chaque jour à la saturation de la circulation, avec un trafic de 48 000 véhicules/jour sur la branche d'accès à l'A35, de 20 000 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 à réduire le nombre de nouveaux logements.
- 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 ») ?
- 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, entraînera 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 ?
- Le secteur se situe en partie en zone inondable. Il convient de proscrire toute construction dans les espaces soumis à ce type d'aléa naturel.
- 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 écouter aussi en partie et où le réchauffement climatique entraînera une augmentation des pluies extrêmes ?

- 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. Pourquoi l'OAP Métropolitaine Baggersee ne présente-t-elle pas le projet d'attribuer une partie de la zone à du maraîchage et à des vergers, comme cela était initialement prévu dans le dossier de création de la ZAC Baggersee ? Pourrait-on clairement notifier dans l'OAP Métropolitaine Baggersee quelles seront, au minimum, les surfaces agricoles préservées et réorientées vers une agriculture de proximité, maraîchère, participative et biologiques ? Une superficie de 10 ha pour un tel usage serait économiquement viable.

1. La densité

L'OAP Baggersee présente comme objectif de « créer un nouveau quartier urbain, attractif, mixte et **dense** qui fasse centralité ».

L'OAP « Habitat » prévoit la construction de 5000 nouveaux logements sur Illkirch-Graffenstaden. Illkirch compte aujourd’hui 27 000 habitants.

5 000 logements = au minimum 10 000 nouveaux habitants.

- ⇒ Cela représenterait une augmentation de la population d'Illkirch de 40% !
- ⇒ Pour comparaison, l'Eurométropole prévoit l'accueil de 50 000 personnes supplémentaires dans les 15 prochaines années, ce qui représente une augmentation de seulement 10% de sa population.

Pourquoi un tel écart ? Les habitants s'inquiètent d'une politique d'aménagement urbain qui risque de provoquer des déséquilibres dans l'organisation de la commune, par l'intégration d'un nombre aussi important de nouveaux habitants.

Ces chiffres sont –ils raisonnables ?

Concernant la zone Baggersee : la construction de 3 500 à 4 000 logements est annoncée, ce qui représente entre 7 000 et 8 000 personnes.

Conséquences sur la densité :

	Eurométropole	Illkirch	Projet ZAC
Superficie	316 km ²	22,2 km ²	0,6 km ²
Densité : h/km²	1 582	1 216	11 667

La densité de la future zone Baggersee serait donc 10 fois plus élevée que celle d'Illkirch !

Y a-t-il vraiment besoin de « tasser » les habitants à ce point, dans une zone péri-urbaine, où les gens viennent justement chercher plus d'espace qu'au centre ville ? Cela reviendrait à « sur-densifier » de façon exagérée et inappropriée pour Illkirch.

Lors des réunions publiques de présentation du projet en 2013, la Municipalité d'Illkirch avait annoncé oralement 2 000 logements sur la zone Baggersee.

Pourquoi ce chiffre a-t-il doublé, alors que le chiffre de 2 000 logements déjà très important ?

Attention ! risque important de dérive du nombre de logements :

« L'avis de l'Autorité environnementale sur le PLUI de l'Eurométropole de Strasbourg (*souligne p8*) :

- L'objectif de l'Eurométropole est d'accueillir 50 000 habitants de plus d'ici 2030 et de construire 3 000 logements par an sur cette même période, soit une production globale de 45 000 logements [...] Le rapport montre un réel travail d'identification du potentiel foncier mobilisable dans l'enveloppe urbaine (590 hectares), pour lequel il est à signaler que ce chiffre ne tient pas compte des terrains d'une surface supérieure à 30 ares alors qu'ils pourraient également faire l'objet de projets de construction. [...]
- Cependant, le rapport indique, par ailleurs, que s'y ajouteraient « 12 600 logements intégralement issus de la mutation du tissu existant (sans consommation de foncier) ». Cette hypothèse, fondée sur les observations des cinq dernières années, porte le potentiel de production de logements à 68 000, sans compter les logements pouvant s'élever sur les terrains de moins de 30 ares, total largement supérieur à l'objectif de 45 000 logements »

Cela démontre un risque important de dépassement du nombre de constructions de futurs logements à l'échelle de l'EMS, par la construction sur des terrains de moins de 30 ares et par la mutation du tissu existant.

Il est impératif de tenir compte de ces éléments et de réviser à la baisse les prévisions de constructions de logement prévues dans le PLU (OAP Habitat), notamment sur Illkirch où cette production prévue est extrêmement élevée (plus forte augmentation du nombre de logements parmi toutes les communes de l'EMS, hormis Strasbourg) !!!

Il semble absolument nécessaire de réduire fortement le nombre de logements prévus sur la zone, et d'y envisager une densité raisonnable, en cohérence avec celle d'Illkirch.

2. La circulation : un enjeu Majeur

a. La saturation des flux

L'OAP Métropolitaine « Baggersee » n'aborde absolument pas le problème de l'organisation de la circulation sur la zone, alors qu'il s'agit d'un point capital, qui mettra en jeu la faisabilité du projet et qui nécessiterait un schéma d'aménagement précis de la part du PLU. **C'est une lacune importante.**

Flux actuels sur la zone Baggersee : un carrefour déjà saturé aux heures de pointe ...



Figure 81 : Flux VP journaliers au niveau du carrefour du Baggersee²⁹

²⁹ Rapport : Etude de déplacements et d'aménagement dans le cadre du projet urbain Baggersee - Etudes multimodales de déplacements et d'aménagement sur le territoire de la CUS – 16 mars 2011.

Flux estimés après aménagement de la zone : une augmentation du flux de plus de 20% !

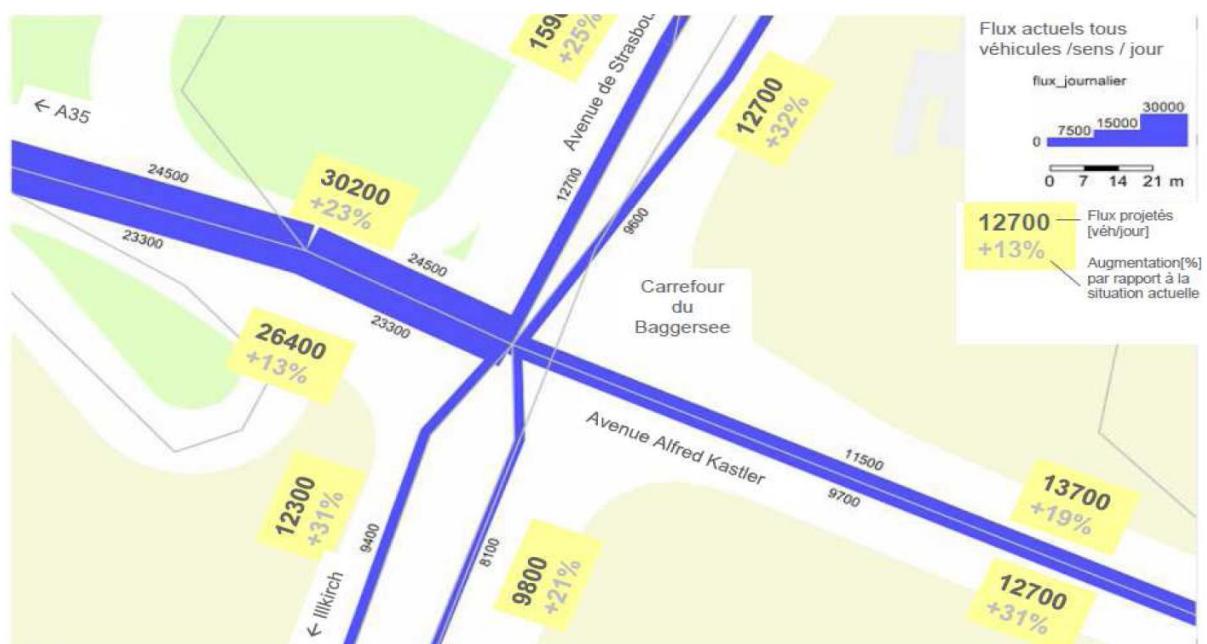


Figure 135 : Flux journaliers projetés par sens à l'horizon du projet (existant + nouveaux flux générés) d'après le programme de juillet 2012 (source : Rapport de déplacements, PTV septembre 2012)

Les voiries existantes ne sont pas suffisantes pour absorber le passage dans une zone densifiée et en plus assurer la desserte des nouveaux quartiers. Le point crucial se situe au carrefour Route Kastler – Avenue de Strasbourg. Aux heures de pointe celui-ci est saturé, obligeant à de longues files d'attente sur ses quatre branches et jusque sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute.

Voici sur ce sujet l'analyse du Bureau d'études « Oréade Brèche » : (illustré par la figure 81 ci-dessus)

« La branche d'accès à l'A35 (au niveau du carrefour du Baggersee) écoule 48 000 véhicules/jour sur 2x1 voies en traversée du canal.

L'avenue de Strasbourg se situe au centre de la zone d'étude ; elle longe le parking du centre commercial Auchan. Environ 20 000 véhicules/jour circulent sur cet axe. De même, la route Alfred Kastler qui passe au sud de la zone commerciale draine environ 20 000 véhicules/jour.

En termes de trafic, cela se traduit par des problèmes aux intersections aux heures de pointe : les flux à l'heure de pointe du soir (HPS) mettent notamment en exergue la situation de saturation du pont du canal qui écoule 2100 véhicules en une heure et sur une voie en direction de l'A35. Cela correspond au débit maximal d'une voie de circulation en section courante. »

On voit ici que l'écoulement de la circulation aux heures de pointe atteint déjà le niveau de saturation dans l'état actuel des choses.

Le pont du canal (sortie et accès vers l'A35) constitue notamment **un goulot d'étranglement irrémédiable** qui fonctionne à son débit maximal aux heures de pointe.

La route Kastler, quant à elle, constitue à cet endroit une voie structurante essentielle du réseau routier de l'Eurométropole et du Bas-Rhin, assurant entre autres, la continuité de circulation vers les quartiers et villages du sud (Graffenstaden, Parc d'Innovation, Quartier Schweitzer, puis Eschau, Plobsheim, etc.). A cela s'ajouteront les 1500 nouveaux habitants du quartier en cours de construction des « prairies du canal », au Sud du Lixenbuhl.

L'ancienne route du Rhin dessert par ailleurs une vingtaine de villages, pour certains au-delà de Rhinau, tous également en pleine croissance.

Ce flux grandissant de circulation entraîne une saturation toujours plus importante de ce carrefour aux heures de pointe.

Si on rajoute 8 000 nouveaux habitants sur la zone du Baggersee, c'est plus de 4 000 véhicules (avec les allers-retours, cela fait 8 000 déplacements /jours supplémentaires) qui se rajouteront chaque jour au trafic déjà saturé !

Il y a donc un risque le blocage total, avec une répercussion jusqu'au centre d'Illkirch sur la route de Lyon, impactant de nombreux Illkirchois. Comme il n'est pas question de modifier les infrastructures routières pour favoriser le trafic routier, car cela entraînerait une augmentation de ce dernier et des nuisances associées, l'unique option est de réduire fortement le nombre de logements dans la ZAC Baggersee.

Par ailleurs, il existe des transits journaliers à double sens très importants sur la commune d'Illkirch Graffenstaden :

73% des personnes travaillant à Illkirch viennent de l'extérieur d'Illkirch.

65% des Illkirchois travaillent à l'extérieur d'Illkirch.

(Source : Etude d'impact – Dossier de Crédit de la ZAC Baggersee – Illkirch Graffenstaden (p141))

→ La vie économique d'Illkirch peut être fortement affectée par un engorgement de la circulation.

Sur une zone déjà confrontée chaque jour à la saturation de la circulation, comment l'Eurométropole envisage-t-elle de gérer la forte augmentation de trafic attendue suite à la construction du futur quartier Baggersee et des très nombreux autres quartiers proches où des augmentations des logements sont aussi prévues ?

b. L'aménagement de la voirie sur la zone

L'OAP métropolitaine « Baggersee » évoque les principes d'aménagement suivants :

« Déplacer la station de tramway au cœur du nouveau quartier et créer un pôle d'échanges multimodal éco-mobilité pouvant regrouper station de tramway, de bus, P&R parking relais ... »

« Créer un véritable pôle de centralité, autour de la station de tramway reconfigurée, qui concentre des commerces, des services, des équipements »

« Organiser l'habitat de part et d'autres de ce nouveau pôle de services »

On retrouve ce schéma d'aménagement sur les figures suivantes (figure 8 et figure 129 du Dossier de création de la ZAC Baggersee Illkirch Graffenstaden)

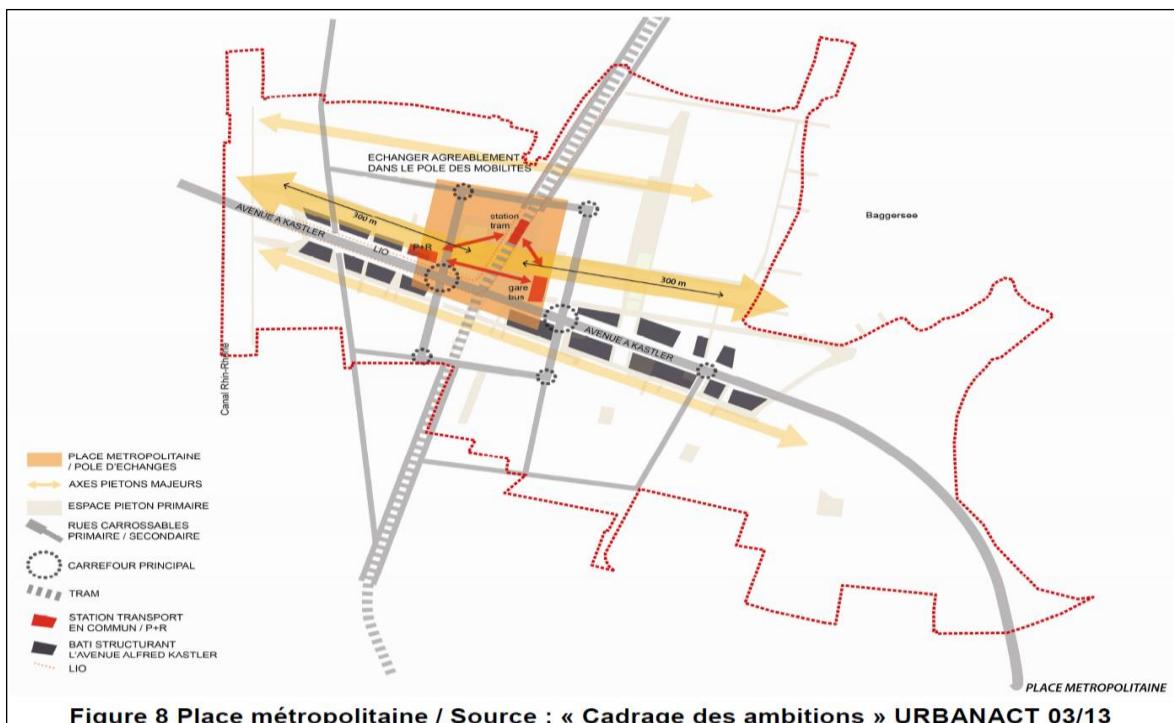
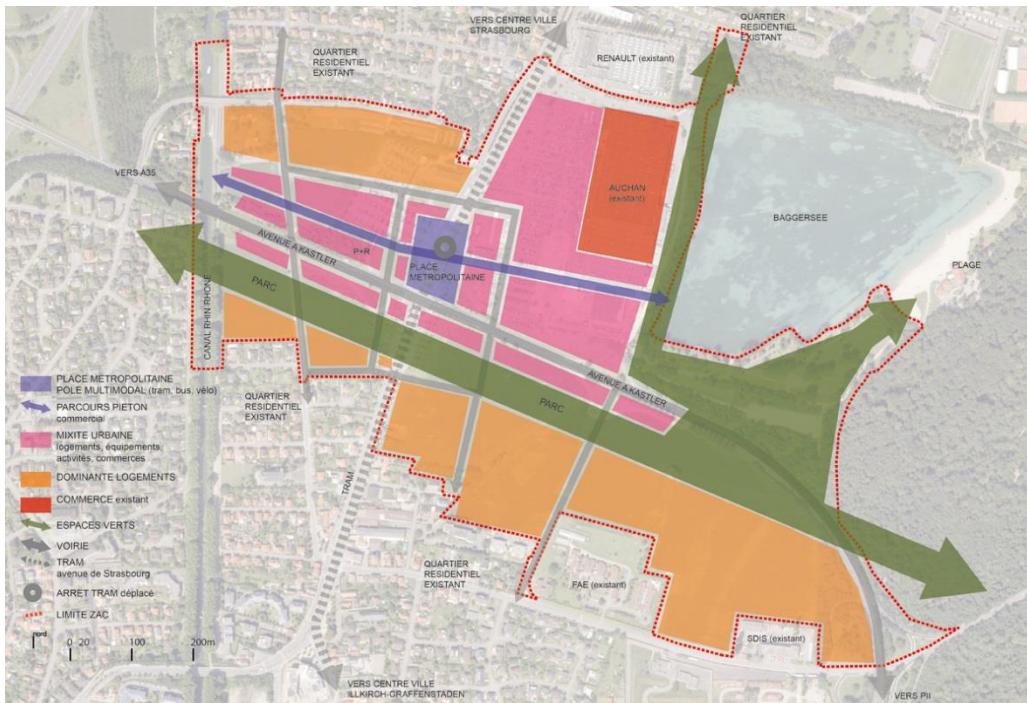


Figure 129 : Schéma de principe de l'aménagement



Il est donc question de créer, en interruption de la route de Strasbourg, une grande structure de voirie de forme rectangulaire autour de la future place métropolitaine, au milieu de laquelle se trouverait la nouvelle station de tram.

Le flux de circulation de la route de Strasbourg (qui est une artère principale : plus de 20 000 véhicules/jour) se répartirait autour de cette nouvelle structure.

La route Alfred Kastler (également plus de 20 000 véhicules/jour, et plus de 46 000 véhicules/jour à l'Ouest du carrefour) passerait au milieu de ce carré.

Il est prévu de construire des habitations et des commerces de part et d'autre de ces axes très chargés, qui constituent des artères principales menant à l'autoroute, des routes de transit, empruntées par des dizaines de milliers de véhicules, dont des lignes de bus, des poids lourds...

Un des axes de cette nouvelle structure de voirie longerait le quartier de la Hollau.

Est-il cohérent de prévoir de déplacer ces axes de circulation intenses au milieu et/ou à proximité immédiate des habitations et des futures habitations ?

Cette structure de voirie carrée est incohérente et peu judicieuse à plusieurs titres :

- Exposer ainsi les gens au bruit et à la pollution va à l'encontre des principes du développement durable, et manque totalement de respect pour les habitants, nouveaux et actuels, de la zone, notamment en termes de nuisances sonores :

L'étude d'impact de la ZAC Baggersee fait état d'une étude réalisée en 2012 par le Bureau d'études spécialisé SADB, indiquant que le niveau sonore près du carrefour Baggersee se situe à 60dB (A) et que ce niveau sonore est susceptible de monter de 3 unités au niveau du 4^{ème} étage des immeubles, ce qui revient à doubler la puissance sonore perçue !

Les nuisances sonores d'origine routière au niveau de cette grande structure de voirie seraient extrêmement élevées, et exposerait de nombreux habitants.

- Cet aménagement de voirie va-t-il résoudre les problèmes de circulation, sachant que le flux sera nettement plus important qu'aujourd'hui (voir figure 135 ci-dessus), et que dans les projections il n'est pas tenu compte du flux additionnel provenant des constructions des « Prairies du Canal », des nombreuses nouvelles constructions de la Meinau, de la route de Colmar et des villages du Sud... ?
- La création de 6 carrefours au lieu d'un seul ne va-t-il pas plutôt ralentir et compliquer la circulation ?
- Le goulot d'étranglement du pont du canal demeure ?
- Les coûts d'un tel projet seraient certainement exorbitants :
 - Travaux de voirie énormes
 - Déplacement de la station de tram
 - Déplacement de la station-service (Cuves...)
 - Déplacement de Norauto

Aménager le carrefour est un préalable obligatoire à tout projet d'urbanisation de la zone.

Le trafic ininterrompu du tram, qui vient d'être augmenté du fait du prolongement de la ligne vers le centre d'Illkirch, intervient dans l'organisation de la circulation.

Dans le zonage du PLU, l'Eurométropole n'a pas présenté de projet précis d'aménagement du Carrefour Baggersee apportant une solution aux problèmes de circulation actuels et futurs.

On semble ainsi en laisser la responsabilité à un futur aménageur.

N'est-ce pas à la Collectivité de prendre en charge les aménagements des ouvrages existants, notamment des axes de circulation structurants ?

Cette énorme structure rectangulaire de voirie traversant les habitations présente donc des inconvénients majeurs.

- Il est nécessaire de réfléchir à une proposition réaliste d'aménagement du carrefour, qui soit moins coûteuse et qui devra nécessairement intégrer une sécurisation des piétons et des cyclistes qui sont aujourd'hui très exposés à cet endroit.
- La réduction très importante du coût modifierait l'équilibre économique de l'ensemble du projet de l'OAP Baggersee, permettant ainsi de réduire le nombre de logements de façon très significative.
- 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 exprime clairement l'orientation de limiter l'exposition des populations aux nuisances sonores (orientation n°3 de l'objectif « Maîtriser les pollutions et nuisances ») ?

3. La qualité de l'air : un enjeu de santé publique

La zone est déjà soumise à des problèmes de pollution de l'air, notamment liés à la proximité de l'axe autoroutier : Emissions de dioxyde d'azote (NO2), de dioxyde de carbone (CO2), de Benzène, et de particules fines (PM10 et PM2,5) qui ont un impact sur la santé des habitants.

Le secteur est « situé dans une zone de vigilance identifiée dans le PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) » (Voir OAP Métropolitaine Baggersee, p. 118).

L'apparition de milliers de voitures supplémentaires sur la zone, le rapprochement de certains axes routiers avec les zones d'habitation actuelles et/ou futures, combiné à la disparition d'une grande partie des espaces verts qui contribuent à dépolluer l'air (Wuyts *et al.*, 2010), provoquerait une dégradation forte de la qualité de l'air, et impacterait donc la santé publique : diminution de l'espérance de vie, risques pour des personnes sensibles comme les personnes âgées, jeunes, malades....

(Wuyts K. *et al.* (eds), 2010. *Proceedings of the international conference on Local Air Quality and its Interactions with Vegetation. January 21-22, 2010, CCC Elzenveld, Antwerp, Belgium*).

L'étude d'impact du dossier de création de la ZAC Baggersee présente une projection de l'état futur de la qualité de l'air en 2030 sans le quartier Baggersee d'une part, et avec le quartier Baggersee d'autre part.

Selon cette étude, la construction du futur quartier Baggersee aura les impacts suivants en termes d'augmentation de polluants sur la zone :

- Emissions de dioxyde de carbone (CO2) : + 15%
- Emissions de Benzène : + 19%
- Emissions de dioxyde d'azote (NO2) : + 15%
- Emissions de particules fines (PM10 et PM 2.5) : + 12%

Or, ces valeurs sont des sous-estimations car elles ne tiennent pas compte de l'augmentation du nombre de logements dans les quartiers environnants (prairies du canal, Meinau, route de Colmar, villages au Sud d'Illkirch...).

Cette étude souligne notamment que les valeurs limites de qualité de l'air sont déjà fréquemment dépassées sur la zone, et que le surplus de trafic amené par le nouveau quartier entraînera une accentuation des pics de dépassement et l'apparition de nouvelles zones de dépassement :

« Comme en 2012, la simulation de qualité de l'air de l'état initial 2030 montre des dépassements de la valeur limite de qualité de l'air de 40 µg/m³ [dioxyde d'azote] le long de l'autoroute A35 et de la D468 [...].

Les fortes augmentations de trafic attendues suite à la construction du futur quartier des « ZAC Baggersee » devraient accentuer les dépassements simulés sur l'A35 et la D 468 pour l'état initial 2030 et de nouvelles zones de dépassements de la valeur limite de qualité de l'air devraient apparaître aux abords de l'Avenue de Strasbourg au Nord de la D468. [...]

Les augmentations de concentrations de NO2 sont comprises entre 1 et 5 micro grammes /m³ en proximité du trafic et de 1 à 2 micro grammes /m³ dans les futures zones habitées. Les zones de dépassement de la valeur limite de qualité de l'air pourraient donc concerter les futurs logements construits en bordure immédiate de la D468 et de l'Avenue de Strasbourg. »

La qualité de l'air est pourtant un axe majeur mis en avant dans le PLU de l'Eurométropole, notamment du fait des conséquences de la pollution de l'air sur la santé humaine.

Extrait du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération strasbourgeoise :

« La pollution de l'air constitue une préoccupation importante de santé publique, en raison de son impact réel et délétère sur l'état de santé de la population. Les effets néfastes de la pollution atmosphérique urbaine sur la santé ont été mis en évidence par des études épidémiologiques [...]

L'exposition à long terme à la pollution atmosphérique augmente également le risque de développement de cancer (exemples : le benzène est un cancérogène avéré associé au risque de leucémie, l'exposition aux particules ou à certains Composés Organiques Volatils (COV) conduit à un risque accru de cancer du poumon ...). »

La DIRECTIVE 2008/50/CE du Parlement Européen expose les règles auxquelles sont tenus les Etats membres en termes de qualité de l'air.

Question : Pourquoi l'OAP métropolitaine Baggersee n'aborde-t-elle pas la question des impacts des polluants de la circulation automobile liée à une densité urbaine excessive ?

Dans l'OAP Métropolitaine Baggersee, la partie « 2.4 Prendre en compte la qualité de l'air » est extrêmement incomplète, et dit uniquement que « Le secteur étant situé dans une zone de vigilance identifiée dans le PPA, 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 »

4. La gestion de l'eau : eaux pluviales, eaux usées, inondations ...

a. Risque d'inondation naturelle :

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 (par exemple Lehner *et al.*, 2006) (B Lehner, P Döll, J Alcamo, T Henrichs, F Kaspar, 2006. Estimating the impact of global change on flood and drought risks in Europe: a continental, integrated analysis. *Climatic Change*, 75, 273–299) ? Cette évolution future est d'ailleurs intégrée dans la Directive européenne inondation (Directive 2007/60/CE) et la Loi française qui en découle (LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010).

Par ailleurs, l'autorité environnementale rappelle dans son avis sur le PLUi que « ... en zone d'aléa [inondation] faible à moyen, le PGRI [Plan de gestion des risques d'inondation, district Rhin, 2015] ne permet de déroger à cette règle d'inconstructibilité [en zone inondable] que lorsque la zone ou le projet est « d'intérêt stratégique ». Or, à notre connaissance, l'OAP Baggersee n'est pas « d'intérêt stratégique ».

b. Risque d'inondation par ruissellement des eaux pluviales :

L'imperméabilisation de 15 ha (150 000 m²) risque d'entrainer d'importants problèmes de gestion des eaux pluviales. Il est prévu de mettre en place des bassins et noues de rétention et/ou d'infiltration, dans le cadre d'un futur réseau d'assainissement séparatif. Ces solutions techniques peuvent poser problème car rien ne garantit leur bon fonctionnement, en particulier pendant les évènements pluvieux intenses au cours desquels des vérifications ne sont jamais effectuées par les gestionnaires/exploitants. En pratique, lors de tels épisodes pluvieux, des écoulements parasites vers les collecteurs principaux (qui sont en réseau unitaire) surviennent le plus souvent, ce qui accentue la saturation de ces derniers. Or, le doublement de ceux-ci n'est pas prévu, notamment car cela serait extrêmement coûteux (plusieurs dizaines de millions d'€). Les trop-pleins sont alors rejetés dans des cours d'eau par des déversoirs d'orages (DO). Dans certains cas il arrive aussi que les eaux pluviales ne puissent plus s'écouler car le collecteur est saturé (voire reflue sur la chaussée), comme cela s'est produit en 2015 au croisement Avenue de Colmar – rue du Languedoc, provoquant l'inondation de la chaussée.

D'autre part, les bassins/noues d'infiltration nécessitent un entretien régulier car ils tendent à se colmater par le dépôt de boues polluées, ce qui diminue leur capacité d'infiltration. Qui sera amené à curer ces bassins ? Avec quel financement ces boues polluées seront-elles dépolluées ? Est-ce que cela est prévu ?

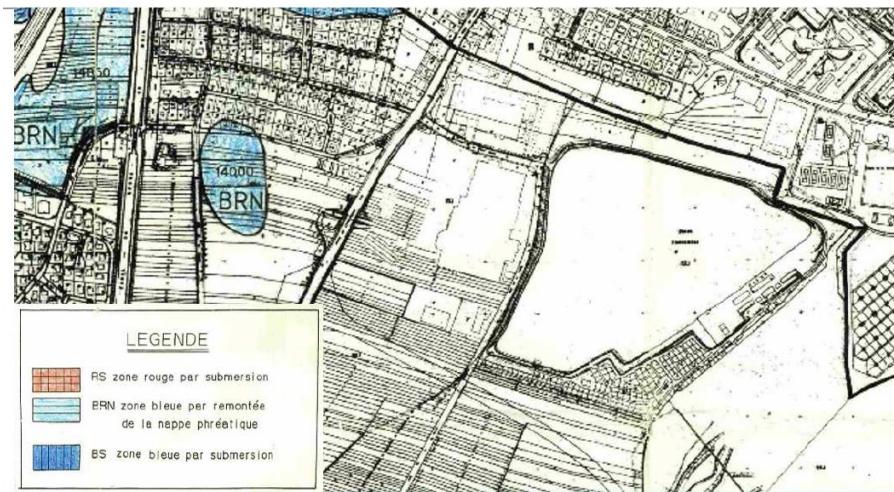
De façon générale, les difficultés de gestion des eaux pluviales vont nettement s'accentuer au cours du XXI^e siècle car le réchauffement climatique entraîne une augmentation des intensités pluviales (par ex. Frei *et al.*, 2006) (C. Frei, R. Schöll, S. Fukutome, J. Schmidli, P. Luigi Vidale, 2005. Future change of precipitation extremes in Europe: Intercomparison of scenarios from regional climate models. *Journal of Geophysical Research*, 111, 1-22).

c. Tendance à la saturation généralisée des collecteurs actuels unitaires :

Les nouveaux quartiers seraient pourvus de réseaux séparatifs, mais les eaux usées des 7 000 à 8 000 nouveaux habitants s'écouleraient immanquablement dans les collecteurs existants qui sont tous de type « réseau unitaire » (cf. Annexe 8.3. du PLUi, Annexes sanitaires Assainissement ; 72 % des égouts de l'EMS sont d'ailleurs en réseau unitaire). Cela concerne tous les quartiers existants environnant la zone de l'OAP Baggersee : Vergers, Hollau, Côte d'Azur et Chasseurs. Or, comme il n'est pas prévu de dédoubler ces collecteurs, qu'ils sont anciens (et donc probablement déjà fissurés) et qu'ils n'ont pas été prévus pour de telles augmentations de débits, cette sur-sollicitation risque d'entrainer une augmentation des déversements par les déversoirs d'orages (fréquences des rejets et volumes des eaux usées rejetées) et une pollution de la nappe par infiltration des collecteurs vers la nappe. 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.

Les effets de cette sur-sollicitation seront par ailleurs accentués par l'intensification des pluies avec le réchauffement climatique (*cf. supra*), et de probables dysfonctionnements des réseaux séparatifs des nouveaux quartiers, lesquels seraient connectés aux réseaux anciens (*cf. supra*).

L'ensemble de ces arguments liés à la gestion des eaux milite en faveur d'une réduction des surfaces imperméabilisées et du nombre de nouveau logements sur le zone de l'OAP Baggersee, et d'une augmentation corrélative des surfaces naturelles (végétation permanente, agriculture urbaine...).



5. L'intégration dans l'environnement architectural existant

Selon l'article R. 151-6 du code de l'Urbanisme (Livre 1^{er} – Réglementation de l'Urbanisme – partie réglementaire) « les OAP par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales et paysagères des espaces dans la continuité desquelles s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville ».

l'OAP métropolitaine Baggersee donne très peu d'éléments à ce sujet, aucun cadre précis n'est donné pour la configuration des bâtiments.

Par ailleurs, les seuls éléments évoqués vont à l'encontre d'une intégration harmonieuse dans l'environnement architectural existant :

- ⇒ Construire des immeubles hauts entre des quartiers pavillonnaires existants, est-ce une continuité architecturale ?
(voir le « schéma de principes des orientations d'Aménagement : gradation des hauteurs, p. 123 dans l'OAP métropolitaine Baggersee)

Même s'il est prévu des hauteurs de bâtiments plus élevées au centre, et qu'en jonction avec les maisons individuelles existantes les hauteurs prévues soient au maximum R+2+Attique, un tel quartier sera en totale contradiction avec l'environnement existant.

- ⇒ **Pourquoi une telle densité en zone péri-urbaine, dans une ville ayant une identité « village » ?**
- ⇒ **Nous demandons qu'en limite des quartiers résidentiels existants les hauteurs maximales soient de R+1+Attique, qu'il y ait également des maisons individuelles et que les constructions soient en retrait de 10 à 15m par rapport à la chaussée**

Les habitants de ces maisons ont le droit de bénéficier d'ensoleillement !

Question importante : quelle sera la hauteur maximale des bâtiments sur la zone ?

Dans le règlement graphique du PLU, cette hauteur n'est pas indiquée pour les zones IAUB composant la future zone Baggersee.

Or, dans le chapitre XIV du règlement du PLU détaillant les dispositions applicables aux zones IAUB, il est dit (p. 91) que « la hauteur maximale hors tout est indiquée au règlement graphique ». Ce n'est pas le cas !

Dans le POS actuel d'Illkirch, en vigueur jusqu'à l'approbation du PLUi, la hauteur maximale des bâtiments sur l'ensemble de la zone Baggersee est de 18,5 m (Zones INAa et INAb).

Pour que cette zone soit attractive, elle doit être qualitative.

Ce secteur est très bien placé, à proximité directe de Strasbourg, et ne manquera pas d'intéresser des populations actives travaillant à Strasbourg, si on intègre au projet une identité « quartier qualitatif » et « quartier vert », ce qui n'est pas le cas actuellement.

Attention à ne pas vouloir faire uniquement de la quantité, au détriment de la qualité, des logements « tassés », soumis au bruit et à la pollution et qui feraient fuir toutes les populations ayant les moyens financiers d'aller ailleurs !

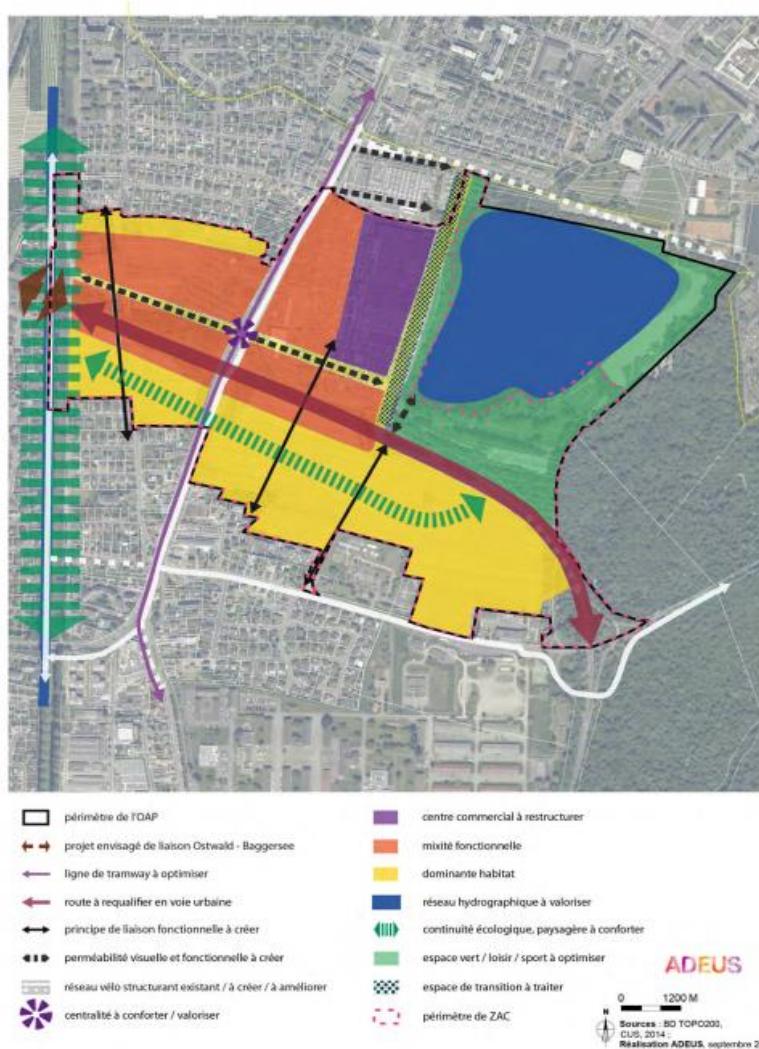
Il y a un risque d'obtenir des ensembles hauts et serrés,... à moitié vides !

6. La préservation des espaces verts

Les espaces verts jouent un rôle de dépollution de l'air et de lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain.

Sur le « schéma de principes des Orientations d'Aménagement » (OAP Métropolitaine Baggersee p. 121 voir figure ci-dessous) on constate qu'il est prévu de détruire la majeure partie des espaces verts de la zone, notamment dans la zone Ouest de la future ZAC Baggersee, qui est la plus proche des axes autoroutiers, mais aussi de nombreuses habitations existantes.

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



Le PLU désigne pourtant la zone Baggersee comme « zone nourricière » et souhaite, de façon générale, protéger l'agriculture au sein de l'EMS (p. 5 du résumé non-technique, etc.) et développer une agriculture de proximité (p. 5 du résumé non-technique, etc.).

La zone Baggersee est actuellement occupée essentiellement par des espaces verts et agricoles qui seront détruits : pourquoi ne pas en conserver une partie importante, développer des vergers et du maraîchage, notamment dans le cadre d'une ferme urbaine maraîchère, biologique, participative et éducative, ce qui permettrait d'encourager une production proche du consommateur (agriculture de proximité, notion de circuit court), de renforcer les liens sociaux, de créer de l'emploi localement et de préserver des espaces de ressourcement nécessaires aux citadins pour une vie équilibrée ?

On parle de développement durable : pourquoi supprimer tous les espaces verts et agricoles ?

Il est important de conserver une partie des terres agricoles car le secteur bénéficie de terres fertiles propices à l'agriculture (OAP Baggersee, p. 117)

Pourquoi y construire des bureaux et des commerces, alors que la zone d'activité de la Plaine des Bouchers, toute proche, est à moitié vide, et qu'il reste des espaces disponibles au Parc d'Innovation d'Illkirch ?

Citons également l'exemple de l'immeuble situé au 13 Avenue de Strasbourg, en face d'Auchan, qui propose des bureaux et espaces commerciaux à louer et qui ne trouve pas d'entreprises locataires !

Question : l'OAP Métropolitaine Baggersee ne présente pas le projet d'attribuer une partie de la zone à du maraîchage et à des vergers, ce qui était initialement prévu dans le dossier de création de la ZAC Baggersee : Pourquoi ?

Pourrait-on clairement notifier dans l'OAP Métropolitaine Baggersee quelles seront, au minimum, les surfaces agricoles destinées à une agriculture maraîchère de proximité, participative et biologique ?

Pour qu'un tel projet soit réalisable économiquement il faut une surface de 10ha . Comme les terres agricoles actuelles s'étendent sur 30 ha, cela est tout à fait possible.

Conclusion

Le développement et le rayonnement de l'Eurométropole passe avant tout par l'attraction d'entreprises dynamiques et de populations qualifiées, **et non uniquement par la notion de masse critique de population.**

Pourquoi l'Eurométropole ne profite-t-elle pas de la formidable opportunité de créer sur la zone Baggersee un quartier qualitatif de densité moyenne, riche en espaces verts, et intégrant des pôles de vie que seraient une zone maraîchère conséquente, avec une ferme urbaine participative et éducative et une zone de loisirs ?