

Observations sur le projet d'arrêté AR250211-VT01 – Règlement municipal des constructions à Illkirch- Graffenstaden

Observations présentées au nom de l'association Baggersee, dans le cadre de son objet statutaire relatif à la préservation de la qualité de vie dans les quartiers d'Illkirch nord.

Madame, Monsieur,

L'association Baggersee salue l'initiative de la commune de se doter d'un règlement municipal des constructions. Ce projet témoigne d'une volonté claire de préserver la qualité de vie, l'identité architecturale et la cohérence urbaine à l'échelle locale.

Soucieuse d'apporter sa contribution à l'élaboration du règlement, l'association vous soumet les observations suivantes, dans l'espoir qu'elles enrichiront utilement le projet.

Notre contribution s'organise autour de six points concrets :

- **1. Prévoir un dialogue avant les projets** : nous soutenons l'idée d'un règlement souple, mais souhaitons garantir la tenue de réunions en amont pour associer les riverains avant le dépôt des permis.
 - **2. Mieux protéger les trottoirs et les carrefours** : nous demandons un recul minimal des bâtiments, en particulier aux angles de rues, pour la sécurité et la bonne circulation.
 - **3. Réduire les problèmes liés au stationnement** : nous proposons d'améliorer les règles sur le stationnement, notamment autour des carrefours et pour les entreprises, et de mieux prendre en compte les vélos et les mobilités douces.
 - **4. Limiter les nuisances visuelles et sonores** : nous suggérons d'encadrer l'usage de matériaux trop réfléchissants, de mieux isoler les équipements bruyants, et de cacher les installations techniques.
 - **5. Éviter les constructions dépareillées** : nous proposons de renforcer les règles d'harmonie architecturale, y compris pour les bâtiments collectifs, et de prévoir des transitions douces entre quartiers.
 - **6. Ne pas oublier les hôtels** : nous attirons l'attention sur le fait que les hôtels sont exclus du règlement, alors qu'ils peuvent avoir un impact important sur le cadre de vie.
-

1. Souplesse bienvenue : à préserver, mais encadrer avec discernement

Le projet d'arrêté adopte une rédaction souple (ex. : « peut être imposé », « sauf impossibilité technique avérée ») qui permet une appréciation au cas par cas. Cette souplesse est précieuse, notamment pour permettre les ajustements en fonction des spécificités de chaque quartier ou projet.

Cependant, elle pourrait **être mieux encadrée**, afin de garantir sa cohérence dans le temps et d'éviter que certaines pratiques vertueuses actuelles ne disparaissent avec un changement de municipalité.

Proposition :

- Incrire dans le RMC le principe d'une **réunion de médiation en amont des permis de construire**, comme cela se pratique déjà, afin de permettre aux riverains d'être associés au projet **avant dépôt officiel**.

2. Sécurité et implantation : agir contre des dérives déjà observées

Le titre II, article 6, du règlement écrit du PLUi, précise les règles d'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques. Pour les zones UB, les plus concernées par les présentes considérations, le titre III, chapitre III, article 6, indique que :

1.1. Sauf dispositions particulières indiquées au règlement graphique, les constructions peuvent être édifiées à l'alignement des voies et places existantes, à modifier ou à créer, et ouvertes à la circulation publique. Elles peuvent toutefois s'en éloigner à condition que le recul soit au minimum de 1,50 mètre.

1.2. S'il y a le long de certaines voies un ordonnancement de fait des bâtiments existants qui marque le caractère de la rue et qui ne correspond pas aux règles citées ci-dessus, le respect d'un tel ordonnancement peut être imposé pour toute construction nouvelle qui s'y insérera.

La notion d'ordonnancement, bien que recevable juridiquement, donne parfois lieu à des interprétations divergentes. Une jurisprudence récente, citée dans le tome 4 du recueil des observations relatives à la modification n°4 du PLUi, rappelle qu'un ordonnancement de fait s'apprécie à l'échelle d'une rue dans son ensemble, et non sur des portions discontinues, afin d'éviter des distorsions dans l'appréciation de la cohérence architecturale.

Certains nouveaux immeubles ont été édifiés au ras de la limite parcellaire jouxtant la voie publique, notamment route de Lyon et route du Neuhof, sans marge de recul par rapport aux trottoirs existants. Cette disposition présente plusieurs inconvénients :

- problèmes de sécurité pour les usagers de ces trottoirs, notamment aux portes d'entrée piétonne et des entrées de garages.
 - impossibilité de faire évoluer la voirie, notamment par la création de pistes cyclables, autrement qu'en empiétant sur la chaussée
 - sauf dans la zone UB6 et à Fegersheim pour toutes les zones UB, les avant-corps sont autorisés au-delà de 3,50 m au-dessus de la voie de desserte. Cela peut avoir comme conséquence, comme on peut l'observer route de Lyon, que les écoulements d'eau de pluie de ces avant-corps se déversent sur la tête des passants.
 - l'absence de recul suffisant des constructions, en particulier dans les carrefours, **gêne non seulement la circulation quotidienne des véhicules de service public** (bus, camions de collecte), mais **entrave également l'accès des véhicules de secours**, notamment les engins de lutte contre les incendies.
- Cette situation constitue une **faille de sécurité majeure**, qu'il serait souhaitable d'anticiper

dans le cadre du RMC, par l'instauration d'un **recul minimal obligatoire dans les zones de circulation** et une **vérification de l'accessibilité opérationnelle** des constructions nouvelles.

Proposition concrète :

- **Recul minimal obligatoire** aux angles de rues pour préserver la visibilité.

3. Sécurité et stationnement des véhicules

L'article 9.1 ne peut qu'être approuvé. Dans le bilan sur la concertation préalable à la modification n°4 du PLUi, il a été rappelé p.15 que « la rue n'est pas une zone de stationnement et que les riverains sont sensés pouvoir garer leurs véhicules sur leurs unités foncières ». Toutefois, en matière de stationnement, certaines limitations imposées par la législation nationale, notamment pour les logements sociaux (ex : plafonnement à 0,5 place par logement aidé en zone I et II), continuent de s'imposer aux constructions, indépendamment du RMC. Cela crée, en pratique, une tension entre les objectifs affichés du RMC (article 9-1) et les possibilités réelles d'intervention locale sur le nombre de places exigibles. Nous suggérons, dans ce contexte, que la commune précise les objectifs poursuivis au titre de la sécurité et de la salubrité publiques via le RMC, et envisage des dispositifs complémentaires (zonages spécifiques, avec des règles plus strictes sur le stationnement autour des carrefours dangereux ou dans les zones pavillonnaires où la voirie est saturée, mutualisations d'aires de stationnement entre plusieurs projets voisins ou sur un périmètre donné, pour compenser la réduction imposée par la loi nationale, prescriptions d'aménagements) afin de limiter les effets pervers constatés (congestion, report de stationnement sur voirie).

L'article 9.2 reprend une préoccupation déjà présente dans le PLUi, mais il offre un levier complémentaire utile pour garantir la sécurité des usagers des voies publiques. Nous soutenons son maintien et proposons de renforcer ce levier par une exigence claire de visibilité aux accès.

L'article 9.3 est plus problématique et en contradiction avec l'article 9.1 pour les raisons évoquées dans les commentaires relatifs à cet article, notamment dans les zones II. En effet, il réglemente uniquement les places réalisées en sus du nombre de places minimales à réaliser selon les lois et règlements en vigueur. Or, d'une part, les règlements en vigueur, évoqués plus haut, sont précisément la cause du nombre insuffisant de places de stationnement pour les immeubles collectifs ; d'autre part, l'article sous-entend que la réalisation de places de stationnement supplémentaires est laissée à l'appréciation des constructeurs. L'expérience passée montre qu'ils sont peu enclins à les inclure dans leurs projets.

Enfin, ces articles excluent les entreprises. Or, celles-ci sont également soumises à une réglementation qui limite fortement le nombre de places de stationnement pour les véhicules motorisés comme le stipule l'article 12, alinéa 1.4, titre II, du règlement écrit. Le résultat est que pour les entreprises situées en zone II, une partie du stationnement est reporté sur les rues avoisinantes, ce qui engendre une gêne importante pour les riverains comme pour les véhicules de service.

Proposition concrète :

- **Sécurité évoquée dans l'article 9.2 à renforcer par une garantie de visibilité aux sorties de garage ou accès privés.**
- **L'article 9-1 pourrait utilement être étendu aux constructions à usage économique et aux projets mixtes, notamment dans les secteurs où le report de stationnement sur la voirie génère des nuisances avérées.**
- **Enfin, il serait utile de compléter les dispositions du RMC par des prescriptions qualitatives minimales sur les stationnements pour vélos et mobilités douces, afin de favoriser leur usage et d'éviter leur relégation à des zones peu accessibles ou peu sécurisées.**

4. Éblouissement, bruit et esthétique : des nuisances discrètes mais réelles

Plusieurs éléments techniques affectent la qualité de vie des riverains sans être régulés dans le PLUi. C'est précisément là que le RMC peut intervenir, dans le cadre de ses compétences liées à l'esthétique et à l'hygiène.

Propositions compatibles avec le droit local :

- **Limiter l'éblouissement** provoqué par les matériaux très clairs ou réfléchissants (enduits blancs, vitrages miroirs).
- **Encadrer le bruit des équipements techniques** (PAC, VMC...) : imposer une **distance minimale aux limites séparatives**, et/ou des **dispositifs d'insonorisation** lorsque ces installations sont situées à proximité immédiate d'habitations voisines.
- **Discrètement intégrer dans le bâti** les éléments visuellement perturbateurs : antennes, coffrets, gaines, bacs à déchets.

Ces prescriptions ont pour objectif de **préserver la tranquillité, la salubrité et l'harmonie visuelle** des quartiers résidentiels, sans nuire à la liberté de construction.

5. Harmonisation architecturale des bâtiments collectifs

Le projet d'arrêté exclut les bâtiments d'habitation collectifs de certaines exigences esthétiques (façades, teintes, menuiseries, toitures...). Or, ces constructions ont un **impact très fort sur le paysage urbain**.

Certes, l'article 8 dispose que les bâtiments d'habitation collectifs devront se conformer à la morphologie dominante des constructions environnantes, dans les conditions indiquées dans l'article.

Rappelons tout d'abord qu'une exigence d'harmonisation existe par ailleurs dans le code de l'urbanisme, articles R111-27 et R111_28, repris dans l'article 11 du PLUi, alinéa 1.1. L'expérience montre cependant que l'application de ces textes est sujette à déconvenues comme la municipalité actuelle a pu l'éprouver.

Par ailleurs, cette exigence d'harmonisation pose une fois de plus la question de la transition entre zones de réglementations différentes, en particulier de zones à dominante de bâtiments

collectifs jouxtant des zones pavillonnaires. De part et d'autre de la limite séparant ces zones les morphologies sont dans ces cas très différentes, et caractériser celle qui est dominante peut relever d'une appréciation arbitraire. Malheureusement il est impossible de remédier à cette situation pour les constructions existantes, mais pour l'avenir, on pourrait éviter de les reproduire.

Sur tous les sujets évoqués dans ce paragraphe, nous faisons les propositions suivantes :

Propositions d'ajustement :

- Limiter les exemptions aux **secteurs sans homogénéité préexistante**.
- Maintenir une exigence d'**insertion harmonieuse dans l'environnement**, y compris pour les grands ensembles.
- prévoir des marges de recul entre zones de caractéristiques différentes dans lesquelles on pourrait par exemple planter de la végétation qui atténuerait la brutalité de la transition.
- Éviter que la logique de rentabilité ne prime sur la cohérence visuelle de nos quartiers.

6. Cas particulier des hôtels : une lacune à combler

Selon l'article 1^{er} du projet, les hôtels sont explicitement exclus du champ d'application du RMC. Pourtant, ces établissements peuvent avoir un **impact architectural et paysager significatif**, notamment en entrée de ville ou à proximité de zones résidentielles.

Il serait donc souhaitable de soumettre les hôtels à un **minimum d'exigences esthétiques**, notamment en matière de façade, d'intégration des équipements techniques et de volumétrie visible.

À défaut, cette exclusion pourrait créer une brèche regrettable dans l'ambition globale du règlement.

Le projet de RMC constitue une avancée importante. Il mérite d'être soutenu, à condition qu'il soit appliqué :

- de manière cohérente et équitable,
- dans le respect du droit local,
- et en lien avec les habitants.

Les suggestions ci-dessus visent à renforcer ce texte sans en altérer la souplesse, en veillant à ce que les dispositions prises aujourd'hui puissent continuer à produire leurs effets demain, quel que soit le contexte politique.

L'association Baggersee vous remercie pour l'attention portée à ces remarques et pour le travail engagé au service d'un urbanisme harmonieux à Illkirch-Graffenstaden.