

Questionnaire association Baggersee

1. Que pensez-vous de « l'écoquartier » « Les Prairies de Canal » ?

L'écoquartier « Les Prairies du Canal », lotissement aménagé par la SERS à partir de 2012 par suite de la vente de fonciers appartenant à la Communauté Urbaine de Strasbourg, occupe désormais une place importante à Illkirch-Graffenstaden, à mi-chemin entre le Parc d'Innovation et le centre-ville. J'ai ouvertement critiqué, par le passé, la façon dont ce projet avait été conçu. Il répond pour moi à des visions urbaines d'un autre âge, sur lesquelles il me semble impératif de revenir.

Le quartier ne laisse qu'une place très pauvre aux aménités que pouvait apporter sa proximité immédiate avec le canal du Rhône au Rhin : c'est selon moi l'un des gros points faibles du projet retenu (alors que certains projets prévoyaient un petit port de plaisance par exemple). De façon plus générale, on sent que ce quartier a été imaginé par des urbanistes qui n'ont pas pris en compte les environnants directs – en témoigne notamment l'erreur manifeste de l'aménageur ayant fait déboucher certains emmarchements de l'Esplanade Solange Fernex sur les voies de tramway, générant une insécurité manifeste, en passe d'être résolue grâce aux alertes des habitants et à mes interventions répétées auprès des différents gestionnaires (la CTS va installer une clôture conforme dans les jours qui viennent).

Aussi, dès mon arrivée en fonction en 2020, j'ai demandé à la SERS de retravailler le projet urbain, en prévoyant davantage de variations dans les typologies bâties, et une dé-densification des plots, relative puisque la surface de plancher totale ne pouvait que difficilement être revue à la baisse (tout ayant été déjà décidé et négocié par mes prédécesseurs).

Dans la seconde tranche, qui devrait entrer dans une phase opérationnelle en 2026, des plots bâtis alternent avec de l'habitat intermédiaire « en bande » à même d'offrir des espaces extérieurs de qualité (petits jardins, terrasses) à un maximum de logements possible. J'ai également imposé à l'aménageur qu'une place importante soit réservée aux matériaux biosourcés et la construction bois, et que la grande promenade puisse trouver une nouvelle issue vers la rue de la Ceinture et la Zone Sportive Schweitzer.

Dans tous les cas, il me semble nécessaire que ce quartier soit achevé, et que ses habitants trouvent enfin un cadre et une qualité de vie qui répondront à ce que l'on est, normalement, en mesure d'attendre d'un tel projet. Je serai ainsi particulièrement attentif à ce que les travaux de la tranche 2 se déroulent dans les meilleures conditions possibles, et que les ambitions environnementales et architecturales soient respectées par l'ensemble des opérateurs. Les actions menées par l'association des Prairies du Canal, particulièrement proactive pour améliorer la vie du quartier, doivent également être saluées.

Au-delà, il me semble indispensable de ne pas reproduire, dans de futurs projets urbains et notamment dans le secteur du Baggersee, les erreurs qui ont été commises par mes prédécesseurs concernant cet « écoquartier ».

2. Que pensez-vous du « Parc Huron » ?

Le projet « Parc Huron » a été rendu possible et accompagné par mon prédécesseur. Le permis de construire a été déposé le 3 juillet 2017 et délivré le 26 janvier 2018, sans réelle réflexion sur l'aménagement des abords. Surtout, j'ai pu constater de réels manquements quant à l'instruction de ce permis de construire, notamment sur la question des platanes d'alignement situés le long de l'III, dont la préservation n'avait tout simplement pas été prise en compte dans le projet, ni par les décideurs (PLUi insuffisamment précis) que par le promoteur immobilier Stradim. En effet, une densité équivalente était possible tout en assurant la conservation de ces platanes centenaires, ô combien importants pour préserver la qualité de vie dans notre commune.

Concernant la densité (397 logements sur 2,7 hectares soit 147 logements/ha, celle-ci dépasse de loin les principes du PLU intercommunal en matière de production de logements, qui se situent à l'heure actuelle et avant la prochaine révision, à 80 logements par hectare dans une commune de première couronne comme Illkirch-Graffenstaden. À mon sens, si un projet urbain intelligemment mené pouvait se justifier à cet emplacement, au terminus de la ligne A du tramway, une densité plus faible aurait dû être imposée par mon prédécesseur. On ne se rend compte que trop bien qu'avec 1 à 2 niveaux de moins sur l'ensemble des bâtiments, les gabarits environnants directs, et notamment les immeubles du projet « Bouygues/Centr'III », auraient été davantage respectés. Par ailleurs, ce site aurait pu accueillir des équipements publics renforçant l'attractivité de notre centre-ville, comme par exemple un marché couvert (proposition formulée dès 2014) et un parking digne de ce nom.

Pour le reste, il me semble avoir fait le nécessaire à mon arrivée en fonction pour que les abords du projet soient aménagés de manière qualitative, en lien étroit avec les habitants du quartier. L'aménagement définitif laisse une large place aux piétons et à la végétalisation des espaces publics, sans oublier la présence de nouveaux services et commerces destinés à tous les Illkirchois (boulangerie, centre de santé...). Le tout en maintenant un nombre de places de stationnement optimal, malgré les promesses non tenues des documents de présentation de l'opération qui annonçaient une centaine de places dans la rue *Unsri Fabrick*. Les bornes d'arrêt minute « ½ heure », que j'ai fait installer en plus sur la route de Lyon dans le cadre de l'aménagement des abords du projet Huron, répondent également à ce même objectif.

3. Pensez-vous qu'il faille privilégier, à Illkirch-Graffenstaden, les grands ensembles immobiliers en hauteur ?

Je ne pense pas qu'il faille privilégier, à Illkirch-Graffenstaden, les grands ensembles immobiliers en hauteur. Les ateliers d'urbanisme menés en 2025 sur l'ensemble de la commune, ont bien montré que les habitantes et les habitants d'Illkirch-Graffenstaden étaient davantage favorables aux formes urbaines intermédiaires, à savoir des maisons mitoyennes ou des petits collectifs permettant un accès individualisé au logement et des espaces extérieurs privatifs généreux. De telles formes urbaines, bien travaillées avec les porteurs de projets à l'échelle des différents îlots, permettraient à notre commune de remplir les exigences réglementaires qui lui incombent, le tout en assurant des mutations harmonieuses et respectueuses du tissu urbain existant et du voisinage direct.

En outre, je demande depuis plusieurs années à l'Eurométropole de Strasbourg une refonte complète du zonage et notamment du zonage des zones UB qui s'applique le long de tous les axes structurants. En effet, si la densification de certains espaces peut parfois se justifier, celle-ci ne doit pas se faire au détriment de la qualité architecturale et de la place de la nature en Ville, essentielle à la lutte contre les îlots de chaleur urbains. Or, à ce jour, je ne peux que constater que les zones UB ont conduit à un appauvrissement urbain et architectural de notre commune, contre lequel il me semble primordial de lutter dans les années à venir.

Dans tous les cas, comme je l'ai fait durant ce mandat, je continuerai d'agir pour que les ensembles immobiliers ne dépassent jamais le rez-de-chaussée + 3 étages (R+3).

4. Si vous êtes élus, vous opposerez-vous au mitage des quartiers résidentiels par des immeubles, actuellement permis par les règles en vigueur du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi), et si oui, comment comptez-vous vous y prendre ?

Malheureusement, le PLUi s'inscrit dans un cadre légal qui ne permet pas l'interdiction stricte de la construction de bâtiments collectifs dans le tissu pavillonnaire. En ce sens, il n'est effectivement pas possible de s'opposer radicalement au mitage des quartiers résidentiels par de petits immeubles collectifs, même si cela demeure un objectif. Néanmoins, comme je m'y efforce depuis 2020, l'impact de projets dans le tissu bâti individuel peut être atténué. Plus encore, il est possible de favoriser l'émergence de projets qualitatifs qui intègrent des éléments essentiels comme un nombre suffisant de places de stationnement (exemple du projet situé 15 rue des Pierres avec une toiture à pans, des balcons ou des terrasses pour chaque appartement, des espaces verts et la création de 2 places de stationnement par logement).

Sur la diminution de l'impact des projets, je discute systématiquement avec les porteurs de projets afin que ceux-ci s'inscrivent dans l'architecture globale du quartier, ce que le RMC impose désormais pour les collectifs en son article 8. Cela peut parfois se traduire par le refus pur et simple du projet tel qu'il m'est présenté, et le cas échéant la défense de ce refus devant les tribunaux administratifs, jusqu'au Conseil d'État (exemple du projet situé rue des Maçons dont le permis de construire a été refusé par la commune et pour lequel la Ville a gagné le contentieux au Conseil d'État). Plus souvent, cela va se traduire par l'obligation de réaliser des toitures à pans, le contrôle de la hauteur, l'augmentation du nombre de places de stationnement, la diminution du nombre de logements, le renforcement des aménagements paysagers, ou encore la conservation de la maison à l'avant et la réalisation d'un projet raisonné et bien intégré en second rang. Chaque projet est présenté aux riverains et retravaillé avant tout dépôt de permis de construire, puis ajusté lors de l'instruction par la Commission des Permis de la Ville présidée par l'adjoint à l'urbanisme.

Enfin, je continuerai à utiliser certains outils à notre disposition pour sauvegarder notre patrimoine bâti, comme cela a été fait durant le mandat avec le classement des maisons alsaciennes sur le ban communal, ou par la limitation du regroupement de terrains grâce aux espaces plantés à créer ou à conserver (EPCC). D'autres outils peuvent être utilisés sous certaines conditions, à savoir le classement en quartier remarquable, comme cela a été le cas pour le Village Expo. Toutes ces actions permettent de limiter fortement le mitage des quartiers résidentiels, qui demeure une nécessité pour conserver l'identité globale d'Illkirch-Graffenstaden.

5. Quelles sont vos idées pour faire évoluer le PLUi au regard de la sobriété foncière, de la qualité de vie et de la préservation des espaces naturels ?

Le PLUi est amené à être révisé d'ici 2028 par l'Eurométropole de Strasbourg, en lien avec les communes. Cette révision s'accompagnera obligatoirement d'une refonte du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLUi, inchangé depuis 2012, dont je souhaite débattre avec les habitants puis en conseil municipal. Le PADD est essentiel. En effet, s'il ne s'applique pas directement aux demandes de permis de construire, mais ce document est la colonne vertébrale du PLUi. C'est dans ce document que sont inscrits les ambitions politiques dont découlent les règles qui s'appliquent. C'est également dans ce document que l'ambition du PLUi en matière de sobriété foncière sera affichée, en lien étroit avec l'intégration de l'objectif « Zéro Artificialisation Nette » au document d'urbanisme, qui doit impérativement se faire avant le 22 février 2028. Ce PADD devra à mon sens s'articuler autour de trois objectifs : **la préservation de l'identité de nos communes, leur rayonnement et la valorisation de leur patrimoine architectural, urbain, naturel et paysager.**

6. Quelles solutions concrètes proposez-vous pour améliorer la circulation et les mobilités sur le carrefour du Baggersee, qui est totalement saturé ?

L'amélioration de la circulation dans le secteur du Baggersee est l'une de mes priorités. Des solutions sont évoquées, qui permettraient d'améliorer nettement la circulation et les mobilités sur le carrefour. D'une part, je pense personnellement qu'il est nécessaire d'enterrer une partie des voies de circulation – qu'il s'agisse des voitures ou du tramway – sous le carrefour au moyen d'une trémie, afin de retrouver des marges de manœuvre en surface. D'autre part, je crois indispensable de rouvrir, au niveau de l'Eurométropole de Strasbourg, le dossier du franchissement routier vers Ostwald depuis la bretelle d'accès au Baggersee, qui doit permettre de retrouver une circulation apaisée dans ce quartier mais également ailleurs à Illkirch-Graffenstaden, notre commune étant aujourd'hui lourdement impactée par du trafic de transit, notamment sur l'avenue de Strasbourg et la route de Lyon.

Les études de mobilités conduites en lien avec l'Eurométropole de Strasbourg, gestionnaire des voiries, confirment un diagnostic désormais incontestable : le flux principal s'établit sur la continuité de la route Alfred Kastler. Près de 19 000 véhicules empruntent chaque jour cet axe structurant (45 000 sur la branche entre la M35 et le carrefour), véritable colonne vertébrale du sud de Illkirch-Graffenstaden. Il irrigue le Parc d'Innovation, dessert les quartiers sud de la commune et constitue un passage obligé pour de nombreuses communes voisines, telles Eschau ou Plobsheim.

Ce volume de circulation, particulièrement dense aux heures de pointe, explique en partie les remontées de files observées jusqu'à la M35. Le carrefour du Baggersee, malgré l'optimisation poussée des cycles de feux tricolores, a atteint sa limite de capacité. La priorité accordée au tramway, indispensable au bon fonctionnement du réseau de transport en commun, crée mécaniquement des conflits de flux que l'infrastructure actuelle ne parvient plus à absorber.

Dans ce contexte, une première réponse consiste à créer une trémie routière passant sous le carrefour afin de supprimer les croisements contraints avec le tram. L'ouvrage envisagé mesurerait 290 mètres de longueur pour 9 mètres de largeur, avec une hauteur de 4,30 mètres permettant le passage des véhicules légers comme des poids lourds. Le coût global du réaménagement complet du carrefour, intégrant le dévoiement des réseaux, la création de la trémie et le reprofilage du pont au-dessus de la rue de la Plaine, est estimé à 10 millions d'euros (pour mémoire, l'aménagement de la Vigie sur les bords d'Ostwald et de Geispolsheim avoisine les 15 millions d'euros).

Au-delà de ses caractéristiques techniques, cet aménagement vise à restaurer des capacités positives sur le carrefour, à fluidifier durablement la circulation et à résorber les phénomènes de saturation observés sur les axes d'accès. Sa mise en œuvre présenterait un avantage déterminant : l'interruption du trafic tramway serait limitée à environ quatre mois, contre plus d'une année dans l'hypothèse d'un enfouissement du tram. La solution routière apparaît ainsi plus rapide à déployer, moins pénalisante pour les usagers et financièrement plus maîtrisée.

Une seconde orientation, plus structurante et inscrite dans un horizon de moyen à long terme, consisterait à relancer le projet de liaison intercommunale vers Ostwald. Cette connexion nouvelle permettrait de détourner une part significative du trafic de transit aujourd'hui concentré sur la route de Lyon et dans le centre d'Illkirch-Graffenstaden. Elle répondrait également à une réalité territoriale : la forte densification d'Ostwald ces dernières années, sans développement proportionné de ses accès, a contribué à reporter des flux importants vers Illkirch, mais aussi vers la Vigie et le secteur de la Montagne Verte.

Cette liaison pourrait constituer l'armature d'une radiale sud métropolitaine, appuyée sur une ligne de Bus à Haut Niveau de Service reliant le Port du Rhin au Baggersee puis à Ostwald. Elle offrirait une alternative crédible au passage par le centre de Strasbourg, en optimisant les temps de parcours et en rééquilibrant les mobilités à l'échelle du sud de l'agglomération.

Ainsi, ces deux solutions ne s'opposent pas ; elles relèvent de temporalités différentes. La trémie répond à l'urgence opérationnelle en redonnant de la fluidité à un carrefour saturé. La liaison intercommunale, elle, s'inscrit dans une vision stratégique, destinée à transformer durablement l'organisation des flux et à structurer le développement du territoire sud de l'Eurométropole.

7. Des études de préfiguration urbaine sont en cours concernant la zone Baggersee dans le cadre de la convention tripartite entre l'EMS, Illkirch et Nhood : quelle est votre vision à court et moyen terme pour l'avenir de la zone Baggersee dans son ensemble ? En particulier, y voyez-vous obligatoirement des constructions ? Si oui, quels types de constructions (hauteur, densité, place de la voiture et du stationnement dans ce nouvel aménagement, espaces paysagers, espaces agricoles, commerces) ?

Le secteur du Baggersee, à Illkirch-Graffenstaden, occupe depuis de nombreuses années une place singulière dans la réflexion stratégique de l'agglomération strasbourgeoise. Identifié dès 2005 comme « zone d'urbanisation future » dans le Plan d'Occupation des Sols, il a régulièrement suscité des projets ambitieux, souvent marqués par une forte volonté de densification.

C'est précisément pour cette raison que j'ai souhaité, dès le début du mandat, l'abandon du projet de ZAC Baggersee qui prévoyait la construction de plus de 3 000 logements. Une telle opération aurait profondément transformé l'équilibre du site, au risque d'en altérer durablement l'identité et la qualité d'usage.

Pourtant, malgré les études successives et les nombreux schémas d'aménagement élaborés depuis près de quinze ans, aucun projet structurant n'a réellement abouti. Le Baggersee est resté un territoire en suspens : stratégique dans les documents, indéterminé dans la réalité.

Il est temps désormais de changer de méthode et d'ambition. Non pas en relançant un grand projet uniforme, mais en réunissant l'ensemble des acteurs autour d'une vision partagée. Une vision progressive, cohérente, respectueuse des spécificités du

lieu, articulant mobilités, paysage et qualité de vie. Les études de préfiguration en cours doivent permettre d'ordonner cette trajectoire, d'en définir les étapes et d'en fixer les priorités.

Toutefois, aucune transformation sérieuse ne pourra voir le jour sans résoudre le « nœud » des mobilités qui structure aujourd'hui le site. Le carrefour du Baggersee concentre des flux considérables et constitue un point de friction permanent pour les habitants comme pour les usagers métropolitains. Défaire ce nœud est un préalable absolu. Améliorer les continuités paysagères, renforcer la lisibilité des circulations, repenser les accès : tout projet d'ensemble doit s'appuyer sur une nouvelle donne en matière de déplacements. Le renforcement du Pôle d'Échange Multimodal constitue un enjeu immédiat, tout comme la modification structurelle du carrefour. Sans cette base, aucune ambition qualitative ne pourra être durable.

Mais au-delà des infrastructures, c'est la philosophie même du projet qui doit évoluer. Trop souvent, à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg, les espaces dits « stratégiques » sont abordés sous le seul prisme de leur valorisation immobilière. Concevoir un quartier ne peut se résumer à additionner des mètres carrés constructibles. Cette approche produit rarement des lieux où l'on aime vivre, se promener, se cultiver, se ressourcer ou simplement flâner. Elle oublie que la qualité d'un espace urbain se mesure d'abord à l'expérience sensible qu'en font ses habitants.

Le Baggersee offre au contraire une opportunité rare : celle de créer une véritable respiration urbaine au sein d'une métropole de plus en plus dense. Le lac constitue un atout paysager majeur, aujourd'hui largement dissimulé par les bâtiments commerciaux qui l'entourent. Le rendre visible, accessible, intégré dans un parcours paysager cohérent est un enjeu fondamental. La priorité doit être donnée aux espaces naturels, aux continuités écologiques et aux aménités environnementales de ce site exceptionnel.

La clé de voûte du projet doit être l'accessibilité et la qualité d'usage. Rendre l'espace plus ouvert, plus agréable, plus respirant. L'objectif n'est pas de saturer le site, mais de l'équilibrer, en facilitant la vie quotidienne des habitants des quartiers voisins tout en offrant à l'ensemble des Illkirchoises et des Illkirchois un lieu de promenade et de détente à l'échelle métropolitaine.

Dans cette perspective, la question du centre commercial ne peut être éludée. Conçu selon les standards d'une autre époque, il ne correspond plus pleinement aux attentes des consommateurs de 2026. Sa restructuration doit être envisagée non comme une simple modernisation commerciale, mais comme un levier de transformation urbaine globale. Il s'agit de passer d'une logique de « boîte à chaussures » posée sur un océan de bitume à celle d'un ensemble intégré dans un paysage plus naturel, propice à la déambulation et au commerce de proximité.

Le stationnement devra naturellement être maintenu à un niveau suffisant pour préserver l'attractivité du site, mais repensé dans sa forme et son intégration. Il faut sortir de la logique des vastes « galettes de bitume » pour imaginer des solutions plus qualitatives, mieux insérées, plus respectueuses de l'environnement.

Ainsi, le Baggersee ne doit pas devenir un quartier bâti supplémentaire. Il doit devenir un espace de respiration métropolitaine. Le logement ne constitue pas, à mes yeux, la donnée d'entrée du projet. C'est à cette condition que ce secteur, longtemps qualifié de stratégique sans jamais être réellement transformé, pourra enfin trouver sa cohérence et son sens.

8. Quelle est votre position concernant la préservation des espaces naturels et des terres agricoles du Baggersee ? En particulier, quel devenir imaginez-vous pour les terres agricoles situées à l'ouest de l'avenue de Strasbourg ?

Depuis 2020, l'engagement constant de la commune sur le dossier du Baggersee a permis de faire évoluer concrètement les orientations métropolitaines.

Une première étape importante a été franchie en 2024 avec la modification de l'OAP métropolitaine « Baggersee », acte politique fort traduisant un changement d'approche. Dans le prolongement de cette évolution, l'Eurométropole de Strasbourg a mis en place une Zone d'Activité Agricole (ZAA) sur l'ensemble du secteur situé au sud de la route Alfred Kastler, consacrant ainsi la vocation agricole de ces terres et mettant fin à leur perspective de valorisation foncière à court terme. Cela a également permis la création du cimetière paysager du Baggersee à l'arrière de la caserne des pompiers.

Concernant les terres agricoles situées à l'ouest de l'avenue de Strasbourg, leur destination n'est pas définitivement arrêtée à ce jour. Il apparaît néanmoins que ce secteur devra, au moins pour partie, accompagner le renforcement du Pôle d'Échange Multimodal du Baggersee, ainsi que la transformation du parking relais-tram, aujourd'hui très largement imperméabilisé. L'enjeu est double : améliorer la qualité environnementale du site et adapter les infrastructures aux besoins réels de mobilité.

Dans cette perspective, je solliciterai le reclassement de l'ensemble du secteur situé entre la rue de Cannes et la route Alfred Kastler en zone « UE », destinée exclusivement à des équipements d'intérêt public ou à des aménagements paysagers. Il pourra notamment accueillir un projet de parc agrémenté d'une aire de jeux, structurant pour les quartiers environnants. **Ce reclassement aurait un objectif clair : exclure toute possibilité de construction de logements sur ce périmètre sans exclure le développement d'équipements publics qui manquent aujourd'hui dans ce secteur.**

Pour autant, cette évolution ne doit pas conduire à une artificialisation excessive. Ma position demeure constante : **préservé au maximum les terres agricoles situées dans ce secteur.** Le renforcement des mobilités et la création d'équipements publics ne doivent pas devenir le prétexte à une urbanisation diffuse. L'équilibre à trouver est celui d'un aménagement mesuré, qui consolide les fonctions collectives du site tout en respectant sa vocation paysagère et agricole.

C'est dans cette ligne — protection, cohérence et utilité publique — que doit désormais s'inscrire l'avenir du Baggersee.

Quelle superficie proposeriez-vous de reclasser en zone A dans le secteur du Baggersee dans son ensemble ?

Au terme de ce mandat, je me réjouis qu'un consensus clair ait enfin émergé entre l'ensemble des partenaires autour d'un principe essentiel : la **sanctuarisation des terres agricoles du Baggersee**.

Longtemps perçues comme une réserve foncière potentielle, ces terres étaient régulièrement envisagées sous l'angle de leur valorisation immobilière. Nous avons collectivement fait le choix inverse. Celui de reconnaître leur valeur agricole, nourricière et écologique comme une richesse en soi — et non comme une simple opportunité de construction.

Ce consensus marque une évolution importante dans notre manière d'envisager l'aménagement du territoire à Illkirch-Graffenstaden et plus largement au sein de l'Eurométropole de Strasbourg. Il traduit la volonté de préserver durablement ces espaces, de garantir leur vocation agricole et de maintenir une respiration paysagère indispensable dans une métropole soumise à de fortes pressions foncières.

Sanctuariser ces terres, ce n'est pas figer le territoire ; c'est affirmer une priorité. Celle de protéger ce qui fait l'équilibre et l'identité du sud de notre agglomération.

Je demanderai, lors de la prochaine modification du PLUi, à reclasser en zone naturelle ou agricole, inconstructibles et protégées en tant que telles par le code de l'urbanisme, les 27 hectares de terres aujourd'hui inscrites en zone « à urbaniser » (AU) situées au Sud de la route Alfred Kastler. Je demanderai également l'inscription d'espaces boisés classés (de type EPCC ou ECCE).

9. Vous engagez-vous à poursuivre le développement de la ferme urbaine du Baggersee, à maintenir l'approvisionnement des cantines scolaires avec sa production, et à finaliser l'espace de vente et l'espace pédagogique qui sont prévus ?

Ces projets sont en cours et d'ores et déjà bien avancés. En effet, s'agissant de la ferme urbaine, celle-ci comporte deux volets, intimement liés l'un à l'autre. Ainsi d'une part, l'Eurométropole de Strasbourg, en lien avec la Ville et la Chambre d'Agriculture, entend mettre en œuvre sa ZAA, qui consistera à terme en une transition des cultures actuelles vers davantage de cultures nourricières (légumineuses et maraîchage). Les premières cultures ont d'ailleurs déjà pu démarrer avec les lentilles ou encore les fraises. D'autre part, la commune prévoit d'aménager dès 2026 sa ferme urbaine communale sur un terrain lui appartenant, rue de la Plage. Une enveloppe de plus de 85 000 euros est prévue au budget 2026. Cet aménagement consistera en la rénovation de plusieurs serres nourricières, en la mise en place d'un point de vente direct, et surtout en l'approvisionnement des

cantines de la Ville dans le cadre d'un accord passé avec le prestataire de restauration scolaire. Ces serres nourricières, tout comme les serres horticoles d'ores et déjà présentes rue Schanzmatt, ont vocation à s'ouvrir au public scolaire dans le cadre d'une initiation et d'un éveil à l'environnement et à l'agriculture de demain.

10. Pour garantir que les aménagements publics répondent aux attentes des habitants et améliorent leur quotidien, quelle place accorderez-vous au dialogue avec les associations de riverains, et selon quelles modalités concrètes ?

Construire une ville plus durable et plus résiliente ne relève pas de la seule responsabilité des élus. C'est une œuvre collective. Elle engage les habitants, les entreprises et toutes les forces vives du territoire. Une ville ne se décrète pas depuis un bureau : elle se façonne dans le dialogue.

Depuis 2020, je m'attache à inscrire chaque projet dans cette logique d'échange grâce à la méthode de la démocratie active. Qu'il s'agisse d'opérations publiques ou privées, aucun dossier ne peut avancer sans discussion préalable, sans ajustement, sans écoute. Les projets urbains de qualité naissent d'une confrontation constructive des points de vue. Ils supposent une vision partagée et la capacité, pour chacun, de faire évoluer ses positions dans l'intérêt commun.

Dans cet esprit, les associations de riverains jouent un rôle essentiel. Je suis convaincu que les habitantes et les habitants sont les meilleurs experts de leur quartier : ils en connaissent les usages, les fragilités, les réussites invisibles aux regards extérieurs. Leur contribution permet d'ancrer les projets dans la réalité du quotidien.

C'est pourquoi ce dialogue sera poursuivi et renforcé. Les associations et les riverains continueront d'être associés à l'ensemble des projets, qu'ils soient publics ou privés. Leur participation ne sera pas symbolique. Elle pourra être directe et concrète, par exemple dans le choix des mobiliers urbains et des équipements d'agrément qui seront installés dans le futur parc urbain de la Schlossmatt à Illkirch-Graffenstaden. Cela a déjà été le cas sur ce projet en particulier grâce aux ateliers citoyens qui ont permis de faire des choix stratégiques dans le cadre de l'élaboration du plan-guide.

Au-delà des projets ponctuels, la démarche globale d'urbanisme participatif engagée en 2025 sera poursuivie. Elle vise à permettre aux habitantes et aux habitants d'alimenter la future révision du Plan Local d'Urbanisme en amont de la phase administrative de l'enquête publique. Car une fois les orientations fixées à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg, la capacité à en modifier profondément les équilibres devient limitée. Il est donc essentiel d'intervenir plus tôt, là où les choix structurants se construisent.

Les échanges conduits durant le mandat ont démontré l'utilité de cette méthode. Ils ont permis d'améliorer des projets, d'en ajuster les contours, parfois d'en modifier

l'équilibre. Cette pratique du dialogue régulier sera maintenue, au rythme de l'avancement des études et des opérations. Tout projet fera l'objet d'une présentation préalable avant d'être arrêté. Des réunions dédiées aux associations de riverains en mairie, comme cela a déjà été le cas durant le mandat écoulé, continueront d'être organisées régulièrement afin d'approfondir les discussions lorsque cela sera nécessaire.

Enfin, le dialogue avec les habitants restera une marque de fabrique. Des réunions publiques nombreuses et régulières continueront d'être organisées pour rendre compte, expliquer, débattre et construire collectivement l'avenir de la ville.

Car une ville durable ne se construit pas seulement avec des normes et des plans. Elle se construit avec la confiance, la transparence et l'intelligence collective.

11. L'objectif du « zéro artificialisation nette » (ZAN) vise à remplacer l'urbanisme extensif par un urbanisme intensif à l'horizon 2050, ce qui conduira, à terme, à construire dans des limites urbaines figées. Comment imaginez-vous concilier cet impératif avec l'exigence de nature en ville qui, selon l'ADEUS, est une condition pour faire accepter la densification ?

La densification est souvent synonyme d'entassement et de dégradation du cadre de vie. Pourtant, je crois qu'une densité bien pensée, équilibrée et acceptée peut être un levier pour répondre à la demande de logements, et à l'objectif du « Zéro Artificialisation Nette » qui attend les communes et intercommunalités dans les années à venir. Ainsi, il ne s'agit pas de remplir des objectifs chiffrés ou d'augmenter le nombre de logements par hectare, mais au contraire de travailler les formes urbaines pour créer des quartiers qui garantissent la qualité de vie qu'est en droit d'attendre un habitant d'Illkirch-Graffenstaden.

L'objectif ZAN ne va pas complètement bouleverser les choses. Jusqu'à présent, et depuis la loi SRU, il est d'ores et déjà obligatoire de construire dans les limites urbaines et de limiter la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers.

En effet, depuis les années 2000, la loi impose de lutter contre l'étalement urbain, puisque chaque logement non construit dans l'enveloppe de l'agglomération est un logement qui devra être construit en extension urbaine, sur des espaces naturels, provoquant une atteinte directe à la biodiversité. Si préserver le cadre de vie des habitantes et des habitants est indispensable, cela ne peut se faire au détriment des espaces naturels environnants. Les habitants en seraient eux-mêmes pénalisés : l'étalement urbain, c'est plus de déplacements, plus de trafic de transit, et plus de difficultés pour les commerces de proximité.

Concernant l'exigence de nature en ville, il me semble nécessaire de poursuivre avec les habitants les actions concrètes pour préserver, voire augmenter la nature en ville déjà présente :

- végétaliser les cours d'école (9 cours ont été végétalisés pendant le mandat)
- végétaliser toutes les places publiques avec des arbres de hautes tiges ou des arbres fruitiers (Forum de l'III végétalisé durant le mandat tout comme des espaces à travers différents quartiers de la Ville)
- améliorer la qualité de la canopée
- sanctuariser les fonds de jardins par des EPCC aux constructibilités limitées
- imposer la plantation de davantage d'arbres pour chaque projet
- imposer la plantation de haies végétales entre fonds voisins
- proposer des ateliers avec le service des espaces verts de la commune
- proposer des bourses aux plantes afin de créer une émulation dans les quartiers

12. Quelle est, d'après vous, l'utilité principale du règlement municipal des constructions (RMC) ? Qu'envisagez-vous pour un éventuel futur « cahier municipal » concernant Illkirch-Graffenstaden dans le PLUi, notamment au regard des observations articulées par notre association concernant le RMC ?

À mon initiative, le projet de RMC a pu s'inscrire dans la démarche d'urbanisme participatif entamée dès l'automne 2024 avec une enquête réalisée auprès de l'ensemble des illkirchois, puis la tenue de plusieurs ateliers d'urbanisme au printemps 2025. Le RMC a donc été rédigé en prenant en compte les avis, opinions, et ambitions des habitants exprimés lors de ces événements, et celui de l'association Baggersee. Plusieurs thèmes ont été abordés tels que le cadre de vie, la nature en ville et l'évolution du tissu pavillonnaire. Le RMC actuel reflète les principaux échanges, et permettra, dans la limite de ce qu'il encadre et de ce que permet de faire le droit local alsacien-mosellan, de tenir compte des spécificités communales dans le cadre des nouveaux projets qui me seront présentés.

Cet outil a redonné du pouvoir à la commune quant à l'aménagement de son propre territoire et je ne peux que m'en réjouir. Je pense en revanche qu'il n'est qu'une première étape en vue de la mise en place de cahiers communaux lors de la prochaine révision du PLUi. Ces cahiers devront enfin prendre en considération, dans le document d'urbanisme, les volontés et spécificités de chaque commune de l'Eurométropole de Strasbourg, et bien évidemment les spécificités propres à Illkirch-Graffenstaden. Dans ce cadre, j'associerai les habitantes et les habitants à la rédaction de ce cahier, par le biais d'ateliers qui réuniront habitants, élus et services de la Ville et de l'Eurométropole. L'objectif principal restera de limiter la densité et la hauteur des bâtiments.