



Contribution à l'enquête publique menée par l'Eurométropole Modification n°2 du PLUi : le cas de Schiltigheim

INTRODUCTION

Schiltigheim, ancienne cité industrielle, est depuis des décennies la plus dense d'Alsace. L'opportunité de la reconversion de ses sites industriels abandonnés devrait permettre d'améliorer l'organisation urbaine de notre cité sans faire table rase d'un passé qui reste dans l'inconscient collectif une épopée fantastique, créatrice d'innovations et de richesses.

Dans le secteur sud de Schiltigheim, nous avons une longue expérience de projets de reconversion ratés pour la ville : le site Perle, le site Ungemach qui sont denses et qui ne se sont jamais intégrés dans le fonctionnement de la ville. Le projet Alsia s'inscrit dans la même logique que les autres opérations immobilières du secteur tels que Quiri, France Télécom, Baltzinger, Sevim et Fischer, qui, ensemble, totalisent plus de 120 000 m² de constructions neuves. D'autres opérations sont à venir. Par ailleurs, les énormes projets urbains sur le territoire de la commune de Strasbourg du Wacken Europe et de la place de Haguenau, impactent considérablement la ville de Schiltigheim.

Nous constatons que le projet de modification n°2 du PLUi n'est pas adapté à la réalité urbaine et sociale de Schiltigheim. Par ailleurs, un tel document a pour vocation de définir une vision cohérente d'aménagement sur l'ensemble du territoire de l'EMS. Il se doit également d'assurer la continuité de la politique d'aménagement dans le temps.

A la lecture du projet, nous n'avons pas le sentiment que les orientations visent à favoriser le bien vivre ensemble. Il ressort de ce document que l'objectif est de densifier à outrance la ville sans prise en compte des effets de congestions que cela engendre (que nous développerons). La politique de « construire la ville sur la ville » conformément aux lois Grenelle sert de prétexte à cette densification qui ne tient pas compte des habitants des lieux.

- 1– DENSITE
- 2 – ENVIRONNEMENT
- 3 – DEPLACEMENTS / STATIONNEMENTS
- 4 – ALSIA
- 5 – AIR PRODUCTION
- 6 – CADDIE (point non pris en compte dans la modification)

1 - DENSITE

1.1- Prescriptions dans les textes (SCOTERs, PLH)

La ville de Schiltigheim poursuit, en collaboration avec l'Eurométropolson vaste programme de reconquête des friches industrielles. La priorité est donnée à la création de logements collectifs dense et ceci pour plusieurs raisons énoncées comme telles :

- répondre au besoin en logements ;
- conforter l'attractivité de l'Eurométropole (cf OAP Habitat)

Il conviendrait toutefois de s'interroger sur la pertinence d'un tel raisonnement.

En effet selon l'ADEUS, l'agence d'urbanisme de Strasbourg, le besoin en logements à l'échelle du département est réel, puisqu'il y a encore aujourd'hui **25 000 demandes de logements sociaux** en attente de réponse.

Dans le même temps, l'orientation générale du PADD repose sur une ambition de croissance de 50,000 habitants à l'horizon 2030 soit, selon les estimations de l'Insee, 50 % de la croissance démographique prévue à l'échelle du Bas Rhin. Ceci afin de renforcer l'attractivité territoriale de l'Eurométropole à l'échelle européenne.

Il est difficile de comprendre la logique sous-jacente à la politique menée tant celle-ci est incohérent: **Il y a déficit annoncé de logements et par ailleurs il y a une volonté d'accroître le nombre d'habitants et donc mécaniquement d'accroître encore plus la demande en logement.**

Concernant Schiltigheim, l'une des villes le plus densément peuplée de l'Eurométropole, est-il logique de chercher à la densifier davantage alors qu'elle aurait besoin, au contraire, d'espaces de respiration ?

Quelle peut être l'intérêt de consommer si vite, et si mal, le foncier disponible ? La présence des friches industrielles est une chance (réserves foncières, planification et anticipation)

L'entassement des habitants sur un espace concentré fait penser aux grands ensembles des années 1960 qui, on le voit, vieillissent mal, favorisent les nuisances avec le bruit, la pollution de l'air, avec les problèmes de circulation et de stationnement.

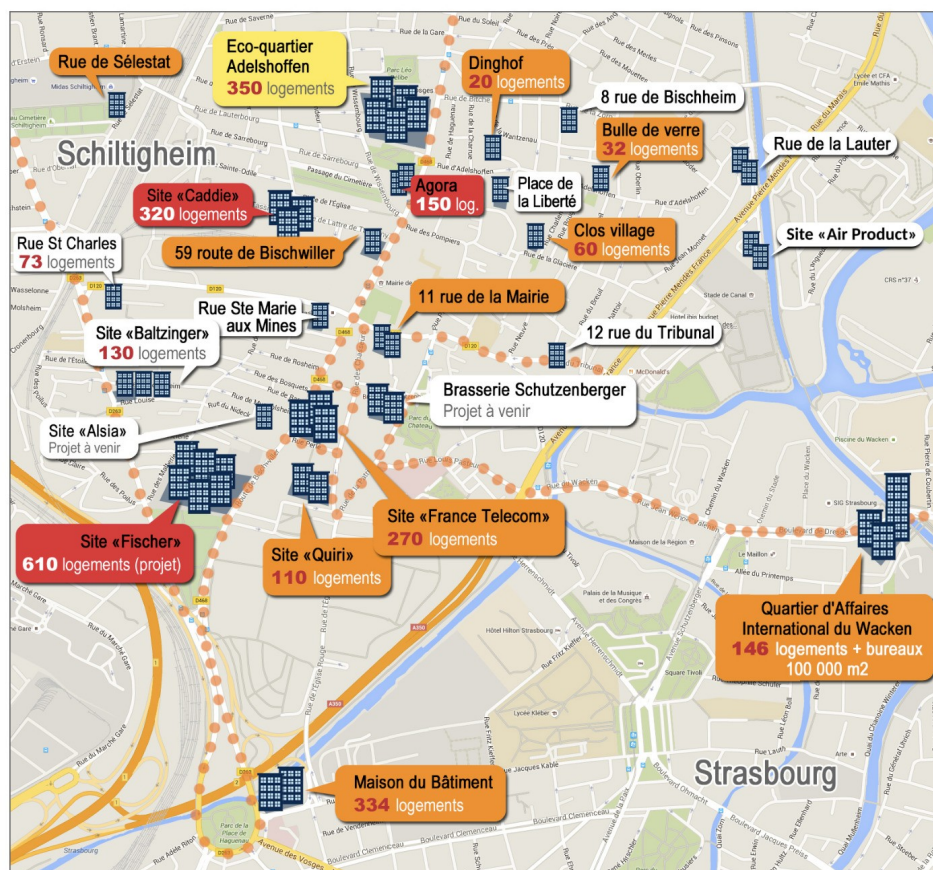
1.2 – Réalité

Le PLH prévoit 2200 logements à l'horizon 2030 pour la seule ville de SCHILTIGHEIM . Si on totalise les opérations réalisées et en cours, nous obtenons à l'heure actuelle plus de 3.200 logements. Objectif atteint et dépassé ! Stop à la bétonisation...

Densité et projets de construction à Schiltigheim



- Programmes récents déjà réalisés
- Programmes en travaux
- Opérations à venir et qui seront réalisables si la modification 1 du PluI de l'Eurométropole est validée



- ● ● ● Principaux axes de circulation impactés par le trafic supplémentaire

Sur le même thème, il convient de rappeler la prescription de Jacques MEHL commissaire enquêteur dans son rapport relatif à l'enquête publique sur la mise en compatibilité du POS de SCHILTIGHEIM avec le PLUI de l'EMS : « L'objet de l'enquête est de se prononcer sur l'intérêt général de l'opération d'aménagement. J'estime que, sur le sujet de la densité, l'équilibre entre l'intérêt général et l'intérêt privé n'est pas optimal pour la collectivité. »

1.3 Conclusion

Il n'y a donc aucune nécessité d'ouvrir davantage de zone à une urbanisation débridée, combien même les secteurs choisis (ALSIA et Air Product) en raison de la cessation d'activités sur le site risquent d'être momentanément vacants.

S'il y a une urgence c'est de tout mettre en œuvre pour protéger la population de la pollution et de ces conséquences sanitaires.

2 – ENVIRONNEMENT

2.1- Pollution atmosphérique

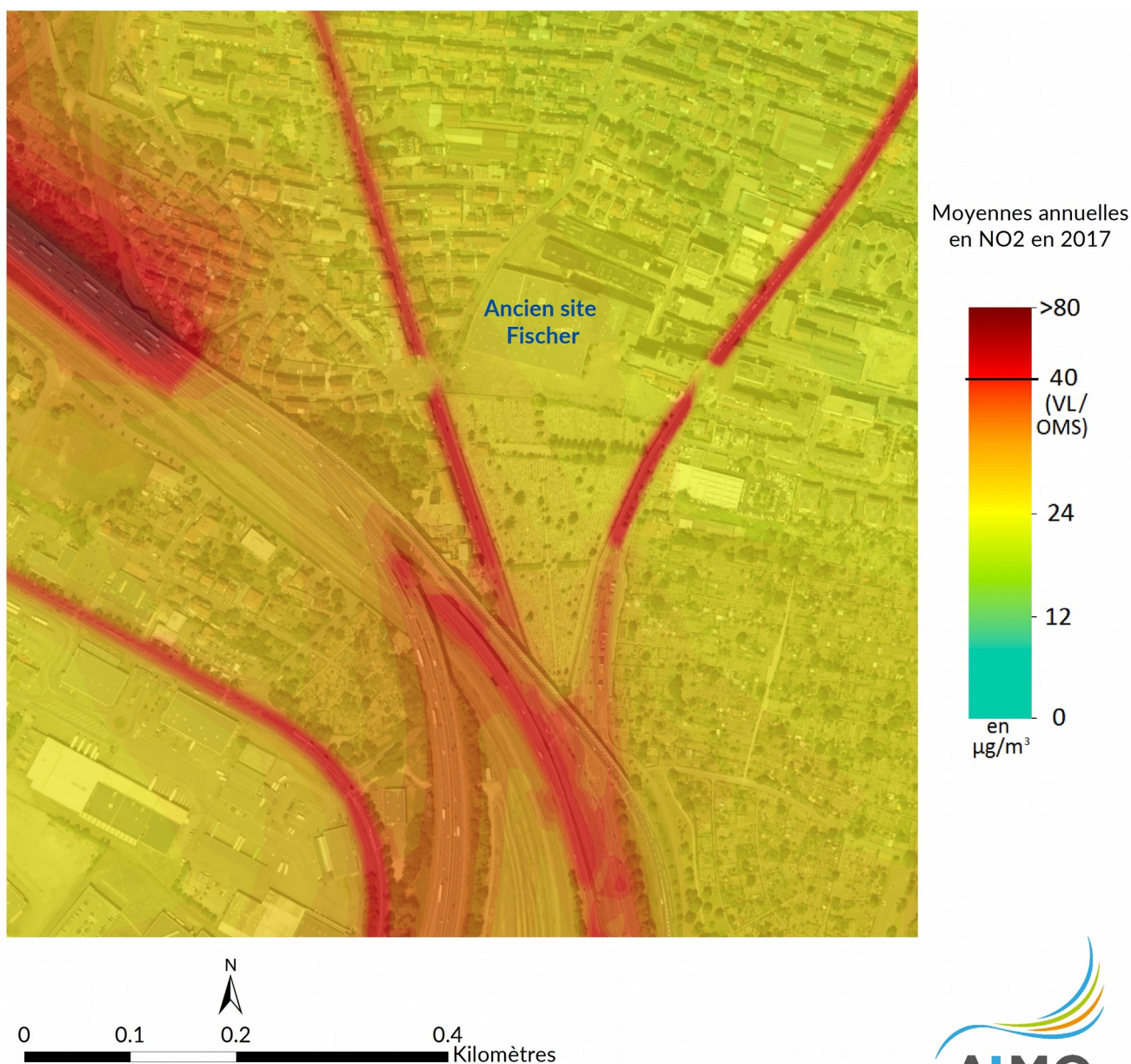
La pollution de l'air est particulièrement forte à Schiltigheim. L'entrée Sud de la ville se trouve dans une zone de vigilance (cf Carte ASPA). Cette situation n'est pas sans conséquence sur la santé des habitants et des personnes travaillant dans le secteur.

Est-il nécessaire de rappeler ici l'appel de médecins du collectif « Strasbourg Respire » pour une réelle prise de conscience des dangers de la pollution de l'air :

« Habiter à proximité du trafic routier pourrait être responsable d'environ 15 à 30% des nouveaux cas d'asthme (et allergies) chez l'enfant et, dans des proportions similaires, voire plus élevées, de pathologies chroniques respiratoires et cardiovasculaires chez l'adulte.

Ces considérations valent pour toutes les villes mais encore bien plus pour Strasbourg où les conjonctions géographiques et climatiques en font une ville (et au-delà une région) extrêmement sensible (topographie) avec des niveaux de pollution parmi les plus élevés de France. »

La relation entre l'exposition aux particules fines, la morbidité et la mortalité cardio-vasculaires avait été établie par les travaux de l'American Heart Association ; l'étude



européenne Aphekom la confirme. Une étude récente parue dans « Circulation » démontre encore que les femmes habitant à moins de 50 m d'un axe routier auraient 38 % de risques de plus de morts subites cardiaques par rapport à celles qui vivent à plus de 500 m.

Dans le cadre de l'enquête publique relative à la déclaration de projet pour le site Fischer à Schiltigheim, une étude d'impact a été effectuée sur le quartier Entrée Sud de Schiltigheim (Archimed). Celle-ci démontrait que le projet d'aménagement du site Fischer aurait pour conséquence l'augmentation de la pollution atmosphérique dans les proportions suivantes :

**11 % d'émissions supplémentaires en NOx ;
7 % d'émissions supplémentaires en HC ;
20 % d'émissions supplémentaires en PM**

Ces conclusions alarmantes, doivent faire réagir !

➔ **Les PM (particules fines) et les HC (hydrocarbures) sont cancérigènes et provoquent des maladies cardiovasculaires et respiratoires.**

➔ **Par ailleurs cette étude d'impact porte sur le seul projet d'aménagement du site Fischer, qu'en est-il des autres ? Quelle est la vraie incidence totale de toutes les opérations d'aménagement sur la pollution atmosphérique qui impacte le quartier ? Pourquoi aucune étude ne tient compte de la globalité des interventions ? Pourquoi n'informe-t-on pas la population ?**

Dans son avis suite à l'enquête publique sur la mise en compatibilité du POS n°9 de Schiltigheim, le Commissaire-Enquêteur rapportait : *« selon un document rédigé sous la coordination du département Prévention du Pôle Santé publique et Soins de l'INCa (Institut National du Cancer), les émissions de particules atmosphériques fines (PM_{2,5}) sont dues majoritairement aux émissions des résidences d'habitation et de l'activité tertiaire (39%), suivies par celles de l'industrie manufacturière (29%) et du transport routier (19%). Ces émissions de particules atmosphériques fines (PM_{2,5}) ont une incidence sur l'augmentation des nombres de cancers et des allergies respiratoires dont l'asthme. À Paris, une étude a montré qu'à proximité d'un axe routier comme le périphérique, le trafic local était responsable de 45 % de ces particules fines mesurées. »*

2.2 Îlot de chaleur

Une note de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise (ADEUS) de novembre 2014 met en évidence la présence d'îlots de chaleur sur l'agglomération strasbourgeoise, suite à l'exploitation d'image satellite LANDSAT. Il est consternant que cette note ait été complètement occultée lors de la précédente enquête publique.

Il apparaît sur les images que dans le quartier sud de SCHILTIGHEIM, un pic de température de l'ordre 36°C a été mesuré. D'après cette note, ces écarts de température constatés dans l'agglomération est dû à **la densité des bâtiments et à l'existence de revêtements imperméables**.

La note de l'ADEUS souligne que "les espaces végétalisés et en eau présentent une température de surface plus fraîche et pourraient ainsi contribuer à réduire le phénomène d'îlot de chaleur". Ainsi, des différences de 12°C ont été constatées dans des secteurs urbains proches.

Avec le réchauffement climatique, il faut s'attendre dans les années à venir à une augmentation des températures et à des périodes de canicules plus nombreuses et plus marquées. Les épisodes de fortes chaleurs sont particulièrement éprouvantes pour les personnes âgées, les jeunes enfants, les malades et les travailleurs extérieurs. Nous avons tous en mémoire la canicule de l'été 2003 qui a provoqué une surmortalité de 273 décès à Strasbourg.

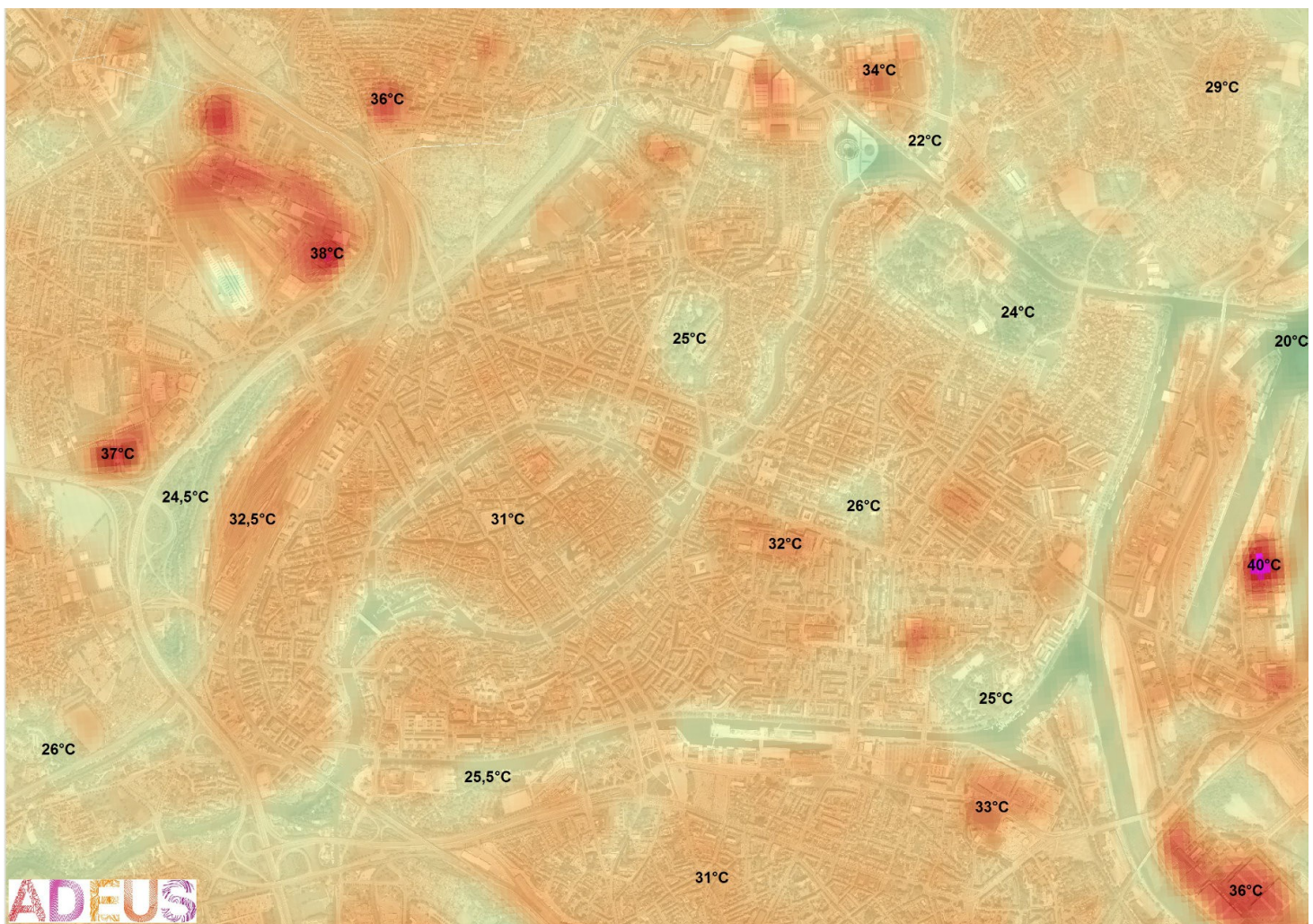
Malgré l'étendue des connaissances scientifiques en ce domaine, les pouvoirs publics persistent dans la voie du tout béton partout. L'Eurométropole suit le mouvement et n'aborde la question des espaces verts que sous le prisme de l'esthétique, de la conception paysagère. Or il est certain que cette voie là est une impasse !

Si l'on souhaite atténuer l'impact du réchauffement climatique dans nos villes, et les conséquences meurtrières des canicules, dont la fréquence va mécaniquement augmentée, **il devient urgent de laisser la place aux parcs, espaces boisés et plans d'eau !**

Une étude d'ensemble pour lutter contre ce phénomène est indispensable, elle devra présenter des propositions concrètes concernant la pertinence, la localisation et l'étendue des espaces végétalisés face aux périodes de fortes chaleurs.

Elles comportera également une réflexion globale sur l'aménagement urbanistique de l'ensemble du projet, notamment sur la création de couloir urbain favorisant la circulation d'air afin de refroidir la nuit les espaces surchauffés en journée.

*Le climat se réchauffe, les îlots de chaleur se forment dans les villes, la pollution augmente, la densité explose et malgré cela la politique de la ville reste sensible aux sirènes des promoteurs. **Où est l'intérêt général dans l'aggravation des risques (pollution, îlot de chaleur) et l'exposition massive de population à ces risques (densification démographique) ?!***



Le réchauffement des températures déjà observé en plaine d'Alsace pointe une vulnérabilité particulière : la topographie et l'absence de vent sont un piège à ozone.

2.3 Parcs

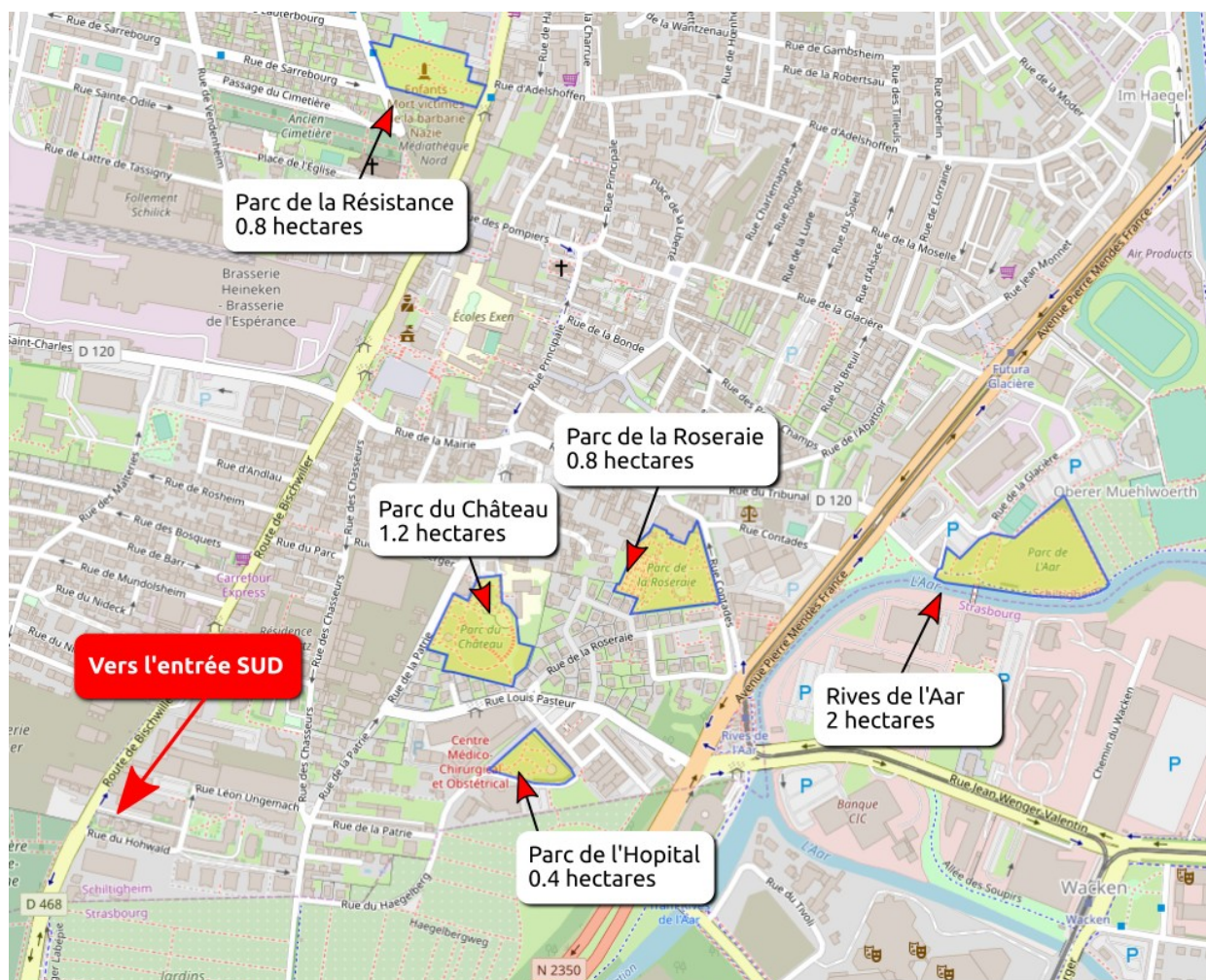
La présence de parcs, d'espaces verts boisées et de plans d'eau ne relèvent pas de la simple exigence esthétique même s'il est certain que cela apporte du charme et participe à la qualité de vie d'un quartier.

Ces espaces de détente et de rencontre pour les habitants, mais aussi pour la faune urbaine (couloir écologie et écosystème), représentent la seule solution immédiatement mobilisable contre les phénomènes de pollution atmosphérique et d'îlot de chaleur décrits plus hauts.

L'ensemble de l'Eurométropole souffre d'un déficit de parcs. Les quelques espaces verts significatifs sont pris d'assaut. Les strasbourgeois prennent leur voiture pour se rafraîchir à l'ombre des arbres du Parc de l'Orangerie. Pour rechercher un peu de fraîcheur, ils aggravent de part leur comportement (usage de la voiture) la pollution atmosphérique dont ils sont les premières victimes !

Cette situation est symptomatique d'un dysfonctionnement entre l'offre et la demande. La présence de parcs dans tous les quartiers selon un maillage à échelle humaine (favorisant le

déplacement à pied ou en vélo) permettrait de répondre à cette envie collective de disposer d'un cadre de vie agréable, à ce besoin vital de poumon vert pour la ville.



En ce qui concerne le cas de Schiltigheim, nous réitérons notre demande : nous voulons un parc de taille significative !

Sur cette question, il est consternant de constater que les recommandations du précédent commissaire enquêteur, Jacques Mehl, n'aient pas été pris en considération dans la présente modification du PLUi. Pour mémoire, il était recommandé d'aménager des espaces verts au nord de la villa Grüber en lien avec un futur parc implanté sur le site Sevim/Alsia. Cette recommandation du commissaire enquêteur reprenait la demande forte exprimée par les habitants à l'occasion de l'enquête publique mise en compatibilité du POS.

Nous demandons la création d'un réel « poumon vert » : Un parc public à proximité de la Taverne dite Grüber jusque sur le site ALSIA inclus. Nous exigeons la plantation d'arbres autour du site afin qu'ils fassent barrage aux pollutions (particules fines et bruit) et un îlot de fraîcheur.

3 - DEPLACEMENTS / STATIONNEMENTS

3.1 Stationnements

Plus d'un millier de logements nouveaux à l'Entrée Sud de Schiltigheim, en moins de 4 ans, sans parler des futurs aménagements des sites, QUIRI, Hôtel Sevim et de Schutzenberger

Le foisonnement des projets, pensés les uns indépendamment des autres, sans plus de réflexion sur l'incidence cumulée de leurs répercussions en matière de pollution, de densité démographique, de circulation, d'accès aux équipements publics, aggrave aussi le problème du stationnement en ville.

La ville de Schiltigheim n'est pas réellement desservie par le tram. La ligne aménagée sur l'avenue Mendès-France permet de rejoindre Hoenheim, en desservant certes le quartier des marais au passage, mais laisse de côté les trois quart du ban communal et notamment l'Entrée Sud.

La configuration des rues, plutôt étroites, ne permet pas de reporter sur le domaine public le stationnement manquant. Lorsque l'on observe la situation critique de la rue des Chasseurs, le long de laquelle à été réalisé un programme immobilier de 270 logements sur l'ancien site France Télécom, la conclusion d'un déficit de stationnement dans les nouveaux programmes est implacable.



Rue des Chasseurs, stationnements

A titre d'exemple, il peut être rapporter les termes du permis de construire accordé à MK2 pour la réalisation, sur le site Fischer, d'un complexe cinématographique pouvant accueillir un effectif global maximum de **1314 personnes**, d'après la notice jointe au dossier ERP du permis et pour lequel **aucune place de stationnement** propre in situ n'est prévu ! En effet, la notice du présentation du projet précise pour la question des stationnements : « *A ce jour, les projets de parcs de stationnement en cours de développement aux alentours du site du futur MK2 SCHILTIGHEIM sont les suivants :*

- *Le parking de la zone commerciale de l'aménagement de COGEDIM, tel qu'il est pour l'instant prévu, permettra en foisonnement d'accueillir environ 150 voitures, le soir et le dimanche ;*
- *Le projet QUIRI, situé route de Bischwiller, à proximité du futur multiplexe, comptera au total 544 places et en réservera 144 pour le cinéma ;*
- *Le projet ALSIA, également implanté route de Bischwiller, verra l'aménagement de 528 places de stationnement dont 200 seront réservées à la desserte des commerces alentours. »*

Le projet du MK2 spéculé sur d'hypothétiques aménagements aux alentours pour squatter, aux heures supposément creuses (le soir et le dimanche : le multiplexe sera-t-il fermé en journée ?!) des places de stationnement supposées publiques !? Il est difficile de savoir ce qui est le plus consternant : la proposition en elle même ou que le permis est pu être accordé sur la base d'un tel postulat !?

3.2 – Déplacements (Voie Heineken)

Le quartier sud de SCHILTIGHEIM est fortement congestionné comme le montrent les données SIRAC 2011 :

« *l'entrée sud de la ville de Schiltigheim est ceinturée à l'Ouest par l'autoroute A35 (126.000 véhicules jour) au Sud Est par l'A350 (45.000 véhicules jour). Les axes Nord/Sud comme la route du Général de Gaulle (14.000 véhicules jour) et la route de Bischwiller (10.000 véhicules jour) sont également très empruntés. A noter enfin que la rue St Charles (12.500 véhicules jour) est fortement empruntée elle aussi. (données Sirac 2018 Rte Général de Gaulle 15.000 voitures/jour et Rte de Bischwiller 14,000 voitures/jour) »*

Afin de permettre une amélioration de la circulation dans ce secteur de la ville, il est prévu par l'EMS et la ville de Schiltigheim la création de nouveaux axes Est-Ouest.

Ainsi, nous pouvons lire dans la note de présentation page 221 et 226 :

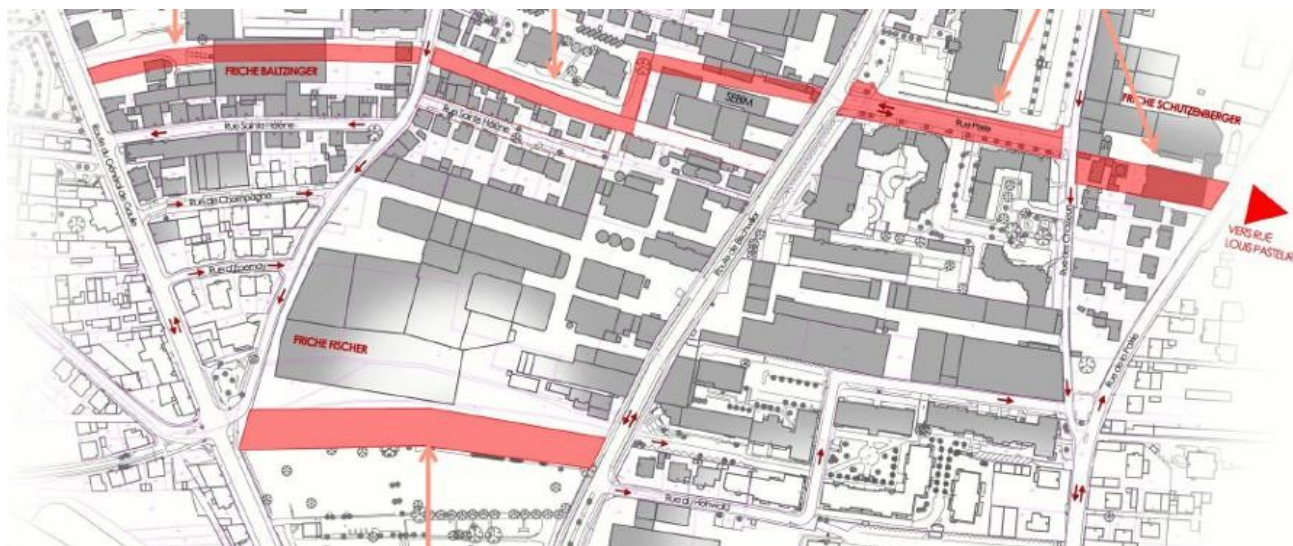
« *Ce réseau viaire sera aménagé de manière à répondre à des fonctions de desserte locale, à l'échelle du quartier des malteries »*

« Concernant l'organisation de la desserte, en cohérence avec les explications données ci-avant, il est proposé de compléter la destination de l'emplacement réservé SCH129 pour réaffirmer le statut de cet espace destiné à devenir public et participer à l'amélioration des déplacements Est/Ouest à l'échelle du quartier »

Il convient de s'interroger sur la réalité des assertions avancées dans ces paragraphes au

regard des données SIRAC mentionnées plus haut. Les nouvelles opérations immobilières entraîneront inévitablement une forte augmentation du trafic automobile. Comment peut on affirmer que ,dans ce cas, le réseau viaire aura seulement une fonction de desserte ? En donnant des droits à construire sans se préoccuper des conséquences en terme de trafic, n'est ce pas une façon de forcer la main aux responsables de demain ? Une fois coincées dans les embouteillages, les riverains réclameront des voies de communication adaptées aux flux de circulations, au détriment de la qualité de l'air et du bruit ambiant.

Les études de trafics qui ont été réalisées fin 2015 par le bureau d'études Emch Berger, confirme ce constat. L'évolution du trafic à l'horizon 2025, dans la configuration actuelle du réseau viaire révèle une augmentation du trafic généralisée sur l'ensemble des voies ouvertes à la circulation.



Ci-dessus, en rouge, les projets d'aménagement de voiries situées au sud de l'agglomération de Schiltigheim (Etudes réalisées par le bureau d'études Emch Berger du 26 novembre 2015)

De même, peut on lire dans l'étude cas par cas Fischer modification 1 du PLU « L'aménagement de la voie Est/Ouest entre la route du Général de Gaulle et la rue de la Patrie sera réalisée en plusieurs phases. La Ville de Schiltigheim et l'Eurométropole de Strasbourg ont acté la réalisation de ce nouvel axe structurant Est/Ouest et des emplacements réservés ont d'ores et déjà été intégré dans le projet de PLU intercommunal, arrêté le 27 novembre 2015. ».

Ainsi, dans la mise en œuvre de ce phasage, l'emplacement réservé SCH129 est créé. Il convient d'ailleurs de s'interroger sur l'absence d'indication concernant la grandeur de son emprise, contrairement aux autres emplacements réservés. Questionnement qui se renforce à la lecture de la page 226 qui donne pour fonction à cette future voie la participation à l'amélioration des déplacements multimodaux Est/Ouest à l'échelle du quartier sans définir nettement sa vocation de desserte locale. Pourquoi laisser planer un doute quant à l'affectation de cette voirie, ne conviendrait t'il pas mieux de préciser clairement les

spécifications de celle-ci, en indiquant par exemple la valeur de l'emprise ? Comme dit l'adage, « quand c'est flou, il y a un loup »

La défense de l'intérêt général commande de lever les ambiguïtés et de préciser clairement la vocation de voie de desserte du réseau viaire du quartier conforme aux enjeux environnementaux et de lutte contre la pollution.

4- ALSIA

4.1 Objectif :

Reconversion du site d'activités exploité par l'entreprise Alsia, dont la relocalisation est projetée dans le nord de l'agglomération.

4.2 Caractéristiques :

Site d'une superficie de 70 ares environ, est localisé dans la partie Sud de Schiltigheim.

Site bâti desservi par la rue de Mundolsheim et la route de Bischwiller.

Site exposé à la pollution atmosphérique.

Site dont les sols sont en partie pollués.

4.3 Propositions de la modification 2 du PLUi :

Modification du zonage UXb1 pour créer une zone mixte à vocation principale d'habitat IAUB (20mHT)

Développement d'une surface de plancher de 6 000 m² destinée à l'habitat dont 15% de logements locatifs sociaux

Aménagement d'une voie nouvelle (desserte locale) qui traversera le site Alsia et sera connectée au Sud à la future voie à créer, et matérialisée par l'emplacement réservé SCH128 au règlement graphique du PLU.

Préservation d'un bâtiment à valeur patrimoniale identifié au règlement graphique.

4.4 Commentaires :

1/ La réglementation du PLUi impose en zone IUAB seulement 15 % d'aménagements paysagers réalisés en plein terre. Ce qui ne permet pas d'aménager un espace vert significatif permettant d'assurer un quelconque rôle environnemental (îlot de chaleur), écologique (transition) ou sociétal (espace de convivialité).

La modification fait part d'un certain



nombres de principes d'aménagement tels que :

- l'aménagement végétalisé de type haie vive aux essences diversifiées ;
- le pré-verdissement et la continuité de l'espace planté d'arbres ou d'arbustes ;
- les espaces collectifs ouverts au public seront pensés et aménagés avec les espaces publics créés sur les sites Sebim et Fischer au sud du secteur, afin de permettre une complémentarité de leurs usages ;
- le traitement des façades sera fait dans une perspective de développement durable ;
- la double orientation des logements, la présence d'espaces de vie extérieure (jardins privatifs, collectifs ou balcons), les cages d'escalier devront être éclairées naturellement ;
- Les aménagements, constructions et installations, au travers de leur organisation spatiale, les choix de mises en œuvre techniques, ou encore par l'adaptation des formes urbaines, seront conçus de manière à limiter l'exposition des populations aux émissions liées à la circulation motorisée sur la route de Bischwiller ;
- Les installations techniques des futurs bâtiments visant à aspirer de l'air (VMC, ...) seront privilégiées sur les façades qui ne sont pas orientées sur la route de Bischwiller.

Ces principes d'aménagement non pas de caractères règlementaires et ne peuvent donc pas être imposées au constructeur. La réalisation d'un parc tel que représenté sur le schéma de principe ne peut pas être opposé à l'aménageur de façon stricte. Il n'y a qu'un rapport de compatibilité (cf *article L. 152-1 du code de l'urbanisme*).

En 2010, le Conseil d'État semblait avoir posé une borne à l'autorité des OAP jugeant que faute d'être classée en zone N, en emplacement réservé à un espace vert ou en espace boisé classé (EBC), une simple zone verte reportée sur la carte d'une OAP ne suffisait pas, par elle-même, à interdire toute construction dans son emprise (CE, 26 mai 2010, M. Dos Santos, n° 320780, Rec. CE T. p. 1013, BJDU 2010 p. 193, concl. M. Geffray).

2/ Le site d'Alsia est encore inscrit en Projet d'Aménagement Global et régit par Article L151-41 du code de l'urbanisme. Il peut donc être utilisé pour :

- des ouvrages publics comme une école ou des équipements sportifs.
- des installations d'intérêt général (par exemple mise en valeur du patrimoine existant)
- des emplacements réservés aux espaces verts à créer ou à modifier ou aux espaces nécessaires aux continuités écologiques

La levée du PAG n'est pas motivée dans la proposition de modification !?

5 – AIR PRODUCT

5.1 Objectif

Suite à la relocalisation de l'entreprise industrielle Air Product sur le site d'activités de

l'Ecoparc Rhéna à Reichstett, la ville de Schiltigheim souhaite requalifier ce site vers une vocation à dominante d'habitat environ 10 000 m² de surface de plancher dont, au minimum, 15% de logements locatifs sociaux. Des commerces et services de proximité pourront s'implanter en bordure Est de la zone en lien avec la proximité avec le canal et le développement potentiel, à termes, d'une halte fluviale.

Il s'agit également de garantir les enjeux en matière d'environnement, de santé et de sécurité publique.

5.2 Caractéristiques

Le site a une superficie d'un hectare environ, il est bordé par l'avenue Pierre Mendès France à l'Ouest et par le canal de la Marne au Rhin à l'Est. Le site actuel est majoritairement minéral. Le sol est fortement pollué et la qualité de l'air est impactée par l'important trafic routier avoisinant.

5.3 Propositions de la modification 2 du PLUi

les modifications suivantes du PLU sont proposées :

- classement en zone 1AUA2 du site Air Product classé jusqu'ici en zone UXb1 au règlement et ajustements du périmètre de la zone UD2 proposée au périmètre des sites de projet.
- définition d'une hauteur maximale des constructions à 25 m à l'égout de toiture.
- mise en place de restrictions d'usage sur le site Air product au règlement écrit et au plan vigilance du règlement graphique (RU n° 14).
- fixer le principe d'une urbanisation sur la totalité de la zone à l'orientation d'aménagement et de programmation « seuil d'ouverture à l'urbanisation ».
- création d'une OAP fixant les principes d'aménagement avec lesquels tout projet d'aménagement devra être compatible.

5.4 Commentaires :

Les enjeux environnementaux sont particulièrement forts sur le site. Cela concerne la pollution de l'air et du sol dont les caractéristiques sont les suivantes :

- pollution de l'air :

La circulation sur l'avenue Pierre Mendès France est très intense, elle se trouve dans la tranche 20 000 et 50 000 trafic moyen journalier annuel selon les données SIRAC, engendrant une forte pollution de l'air.

Certes, comme il est écrit dans la note de présentation « le site ne se trouve pas dans la zone de vigilance identifiée au Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération de Strasbourg ».

Cependant, la carte ci-dessous montre que le site Air Product se trouve dans le prolongement direct de la zone de vigilance, sa pointe venant à son niveau.

décembre 2017, Mise à jour de l'ApRR n° R4453 de juin 2018) démontrent une forte présence de polluants sur le site. Ainsi, dans la note de présentation, des mesures de gestion sont préconisées :

- *un recouvrement pérenne de l'intégralité des espaces extérieurs (apport de terres saines en surface ou recouvrement par des surfaces spécifique de type, dalle béton...) **de manière à supprimer tout contact direct avec les sols superficiels.***
- *l'absence d'usage des eaux souterraines.*
- *la pose des conduites d'eau potable en matériaux imperméables aux composés organiques dans des tranchées remplies de matériaux exempts de toute contamination.*
- *l'absence de cultures de végétaux comestibles dans les sols en place.*

Une telle lecture fait plutôt froid dans le dos et la logique retenue est contestable. Il s'agit de mesures conservatoires qui vise à empêcher la contamination des êtres humains par l'ingestion de végétaux comestibles, l'absorption d'eau puisée sur le site ou le contact direct avec les sols superficiels.

Ainsi, des restrictions d'usages sont retenues en interdisant notamment :

- *la mise en place d'équipements publics ou d'intérêts collectifs accueillant des populations sensibles tels que des équipements de petite enfance ou locaux d'enseignements.*
- *l'infiltration en l'état des eaux pluviales sur site.*

D'autres restrictions d'usages sont admis comme :

- *les aménagements et installations à condition que les sols en place soient recouverts par :- soit 30 cm de terres saines compactées pour un usage d'espaces verts paysagers ;- soit un dallage ou tout autre recouvrement isolant les sols en place des usagers. Un géotextile ou d'un grillage avertisseur devra être posé à l'interface entre les sols en place au droit du site et les matériaux de recouvrement.*

De telles mesures sont pour le moins fragiles pour empêcher les polluants d'intoxiquer les personnes. De plus, le choix de ne pas décontaminer le sol est condamnable, il prend le risque de voir un jour les produits toxiques contenus dans le sol se diluer. Il s'agit là d'une vision court-termiste dictée par la volonté d'aménager ce site en zone d'habitat. Cela tourne le dos à une conception durable de l'environnement, il lègue aux générations futures le soin de dépolluer le site.

Pour comprendre le choix d'aménager en zone d'habitat en dépit de toutes considérations environnementales ce site, la lecture de la note de présentation est instructive. Ainsi, est mentionné comme principal atout de ce secteur « son *positionnement à proximité du futur quartier d'affaires international du Wacken.* ».

La construction de logements pour répondre aux besoins suscités par le futur quartier d'affaires international du Wacken ne peut pas se faire au détriment de la santé des

habitants et des enjeux environnementaux.

Des exemples d'aménagement durable prenant en compte les enjeux d'environnement, de santé et de sécurité publique de site dont le sol est pollué, existent pourtant, comme le site de De Ceulen à Amsterdam. Nous demandons, avant que des droits à construire ne soit accordés, une réalisation et une publication d'une étude d'impact environnementale sur l'ensemble du site Alsia.

6 – CADDIE

Nous rappelons que doivent être établies les servitudes (SUP) sur le site Caddie, conformément aux recommandations de l'Agence Régionale de Santé. Nous sommes étonnés en effet de ne trouver nulle trace de servitudes dans cette modification (cf extraits).



Délégation Territoriale du Bas-Rhin

Service émetteur :
Veille et Sécurité sanitaires et environnementales

Affaire suivie par :

Courriel :
ars-grandest-dt67-vsse@ars.sante.fr
Tél : 03 88 76 81 85
Fax : 03 59 81 16 15

La Déléguée Territoriale du Bas-Rhin

A

Monsieur le Maire de SCHILTIGHEIM
Service Urbanisme
110 route de Bischwiller
67300 SCHILTIGHEIM

Strasbourg, le **19 JAN. 2018**

Vos réf : Affaire suivie par

Nos réf : DT67/VSSE/CP/2018/01/ n° 00869

Objet : PC 067 447 17 M0029 - Construction d'un ensemble immobilier à vocation de logements, d'une résidence sénior et d'un local multi-activités, sur le site de la société Caddie, rue de Lattre de Tassigny à Schiltigheim.

PJ : 1

Par courrier daté du 08/01/2018, réceptionné le 10/01/2018, vous m'avez transmis pour avis le dossier de demande de permis de construire déposé par Bouygues Immobilier et visé en objet.

Les aménagements projetés incluent 197 logements collectifs répartis en 9 bâtiments, dont la construction est prévue sur sous-sol, une résidence seniors, et un local multi-activités, ainsi que des espaces verts/jardins, des parkings extérieurs, des parkings et caves en sous-sol, et un parc d'agrément.

Le projet est situé sur l'ancien site industriel Caddie, faisant l'objet de diverses pollutions du milieu souterrain par des composés organohalogénés volatils (COHV) présents dans les sols, les eaux souterraines et les gaz du sol, ainsi que par des hydrocarbures, des hydrocarbures aromatiques polycycliques et des composés de la famille des BTEX. Des anomalies en métaux sont également présentes (plomb, zinc).

En matière de conservations de la mémoire, j'attire également votre attention sur les points suivants :

Le plan de gestion prévoyant la réutilisation d'une grande partie des terres impactées sur site, la mise en compatibilité sanitaire du site avec les usages sensibles projetés est donc conditionnée par la mise en œuvre de dispositions constructives et restrictions d'usage non négligeables.

Dans la mesure où des pollutions résiduelles resteront présentes, le maintien sur le long terme de cette compatibilité sera également conditionné par le respect sur le long terme des mesures de gestion et restrictions d'usages, ce qui suppose d'en conserver la mémoire.

Certaines de ces restrictions soient mentionnées dans le projet de modification n°1 du Plan local d'Urbanisme Intercommunal de l'Eurométropole de Strasbourg, néanmoins, **je vous recommande que les moyens mis en place pour conserver la mémoire de la pollution subsistant sur le site et des contraintes y afférant prennent la forme de servitudes d'utilité publique (SUP).**

Ce type de servitude d'utilité publique est institué selon la procédure détaillée aux articles R.515-24 à R.515-31, et R515-31-1 et suivants du Code de l'Environnement.

La demande d'institution d'une servitude d'utilité publique peut être faite à tout moment par le maire de la commune où est située l'installation ou par le préfet.

Dans ce cadre, je me permets également d'attirer votre attention sur l'article L.515-12 du code de l'environnement :

Cet article permet d'instaurer des servitudes d'utilité publique sur des terrains pollués. Ces servitudes peuvent avoir pour effet d'encadrer le droit de construire ou peuvent également permettre la mise en œuvre des prescriptions relatives à la surveillance du site.

Il offre également la possibilité de ne pas avoir recours à une enquête publique lorsque la servitude ne concerne qu'un petit nombre de propriétaires, ce qui semble être actuellement le cas du présent site.

Pour la Déléguée Territoriale du Bas-Rhin,
L'irafel à Schiltigheim



CONCLUSION

La proposition de modification 2 du PLUi traduit une gestion hors sol et technocratique de l'Eurométropole, motivée par le leitmotif de construire la ville sur la ville au mépris manifeste des habitants!

On continue à entasser la population sur un territoire déjà fortement densifié (parc immobilier et population) ce qui aggrave par ailleurs la problématique environnementale (pollution atmosphérique, pollution des sols et îlot de chaleur)

La question des déplacements est négligée voire niée, il est affirmé sans être fondé que la ville de Schiltigheim est bien desservi en transports en commun. Argument purement et simplement asséné qui permet de justifier une plus grande densification.

Schiltigheim, et en particulier la pointe sud de la commune, est fortement exposée à la pollution de l'air de part la présence d'un faisceau d'axes routiers que vient aggraver le couloir aérien. A cette situation sanitaire et environnementale préoccupante connue s'ajoute la problématique d'îlot de chaleur en forte expansion.

Face à ce constat, qu'il serait absurde de nier tant les éléments d'expertise sont là pour l'attester, nous devons nous demander ce qu'il doit être fait, ce qu'il peut être fait. Car nous avons tous notre part de responsabilité. Si la capacité d'agir à l'échelle du territoire communal et intercommunal relève de la compétence et de la responsabilité des élus, n'oublions pas que c'est nous qui les élisons !

Or en matière d'action publique il y a hélas à redire. La politique d'aménagement mise en œuvre depuis quelques années déjà nous laisse perplexes. La situation exigerait que soit tout mis en œuvre pour inverser la tendance afin de protéger la population vivant actuellement dans ce secteur. Mais au lieu de cela, tout est mis en œuvre pour densifier les espaces résiduels encore constructibles, exposant d'avantage les habitants à la pollution et aggravant par ailleurs cette dernière en augmentant le trafic routier d'une part, les émissions de CO2 via le chauffage-climatisation et l'activité humaine.

La présence de friches industrielles sur le banc communal de Schiltigheim constituait une formidable opportunité pour créer de nombreux parcs vitaux pour lutter à la fois contre la pollution atmosphérique et le réchauffement climatique.

Il est triste et incompréhensible que cette opportunité ait été traitée par une bétonisation massive.

L'intérêt général n'est manifestement pas au centre du processus décisionnel. Il est sidérant de constater qu'à l'échelle locale, ce sont les promoteurs et autres lobbying qui convainquent les élus.

L'association Col'Schick, comme tant d'autres citoyens de Schiltigheim, était heureuse du changement de municipalité, nous y avons vu la chance de redresser le cap, de sauver la situation. Mais les faits nous ont donné tort ! Non seulement aucun frein n'a été actionné pour stopper les projets d'aménagement en cours mais les modifications apportées au PLUI démontrent la volonté de la nouvelle municipalité d'accélérer le processus de bétonisation ! Comment comprendre autrement le « dégel » du site Alsia ?

A qui cela profite-t-il puisque la construction dense des friches n'est pas dans l'intérêt des administrés schilikois ? A qui, si ce n'est qu'aux seuls propriétaires fonciers des sites et aux promoteurs qui les aménagent ! Construire c'est pour des décennies, cela marque le paysage urbain, cela impacte le cadre de vie. Nous n'avons pas à payer les frais de délocalisation de l'entreprise ALSIA et de Air Product! Les générations futures n'en ont que faire : l'intérêt général doit primer sur les intérêts particuliers.

Col'Schick a établi un questionnaire récapitulatif :

[cliquez ici pour répondre à l'enquête](#)