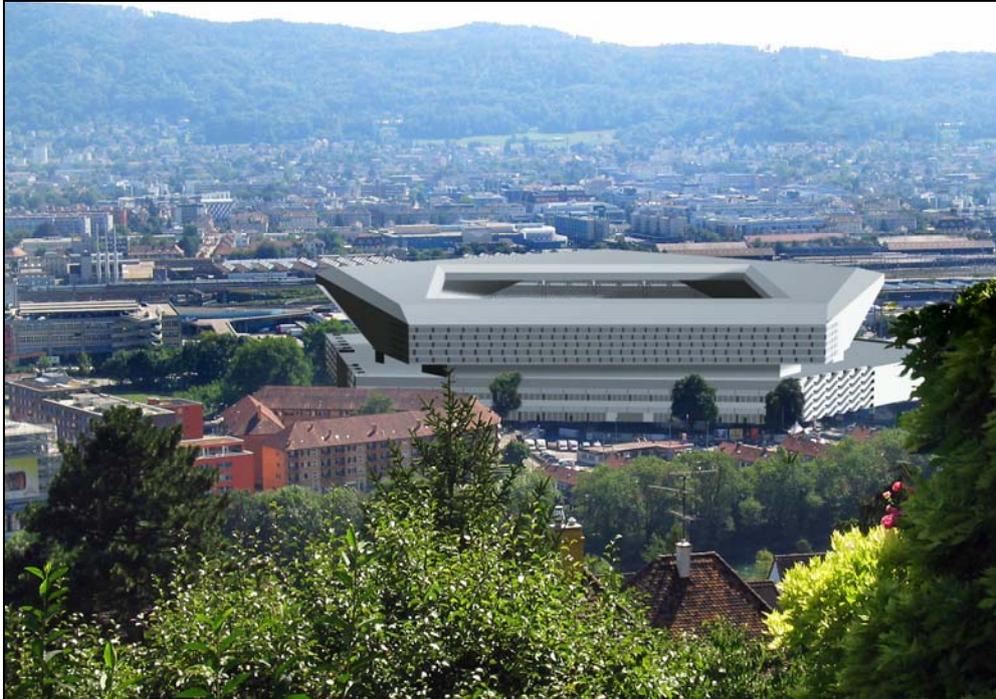


Cas Hardturm – Stade/Centre commercial



(Foto: Dagobert Bisig, Montage: Marc Droz)

Chiffres et faits en bref:

Un centre commercial avec des surfaces commerciales de 25'000 m² + 35'000 m² de surface destinées à d'autres services. D'après le rapport de l'impact sur l'environnement, le centre commercial génère environ 95% du trafic lié à l'ensemble de l'installation. Les nuisances liées au stade de football sont négligeables par rapport à celles engendrées par le trafic. Un stade doit être aménagé au 4^e étage du centre commercial. Le nombre prévu de trajets supplémentaires s'élevait initialement à 3,4 millions de trajets par année, à savoir la moitié du trafic du Gothard – pour un seul projet dans une région urbaine déjà densifiée ! La municipalité la plus concernée a rejeté le projet lors d'un vote populaire. L'investissement prévu est de 370 mio. de francs. La ville de Zurich met à disposition deux parcelles pour une valeur de 25 mio. de francs et finance divers aménagements routiers.

Promoteur Crédit Suisse

Maîtres d'ouvrage Crédit Suisse et ville de Zurich

Recourants ATE Association transports et environnement (jusqu'en 2004), R. Wolfer juriste spécialisé dans la construction, PSP-Immobilier AG, Evangelisch-reformierte Kirchgemeinde Kreis 5, fondation de la Greina, Dr. Stephan à Porta-Stiftung, divers groupes de riverains (jusqu'en 2008 au moins), maîtres d'ouvrage Crédit Suisse et ville de Zurich (jusqu'en 2008 au moins).

Motif d'intervention

«Modèle de circulation» et nombre de trajets

Les centres commerciaux sont considérés dans la législation comme responsables potentiels de la pollution de l'air. Dès 5'000 m² une étude de l'impact sur l'environnement doit être réalisée et elle doit prévoir des moyens de réduire les nuisances liées au trafic. Ces dispositions étaient jusqu'ici appliquées dans le canton de Zurich avec un ensemble de mesures : les centres commerciaux doivent être bien reliés aux transports publics. Afin que les transports publics soient utilisés, les parkings sont payants et le nombre de places de parc est limité. Le calcul exact est prévu dans l'ordonnance sur les places de parking de la ville de Zurich.

Pour le centre commercial-stade du Hardturm, un modèle de circulation « Fahrtenmodell » a été réalisé pour la première fois à Zurich : un nombre maximal de 3,4 mio. de trajets annuels a été fixé. Aucune base légale cantonale ou communale n'existait jusqu'ici pour un tel modèle de circulation. L'applicabilité de ce modèle et – le cas échéant – le nombre de trajets autorisés ont été combattus. Le Tribunal fédéral a réduit d'un tiers environ le nombre maximal de trajets autorisés.

Connexion aux transports publics

Les installations qui engendrent un trafic de personnes intense doivent, selon les lois zurichoises en matière d'aménagement et de construction, proposer une offre en transports publics efficace et attrayante qui soit une alternative attractive au transport individuel motorisé. L'ATE a demandé que l'opportunité de la construction d'une nouvelle ligne de tramway en direction de l'ouest soit examinée. Elle aurait dû entrer en service au plus tard lors de l'ouverture du centre commercial/stade afin d'absorber l'énorme augmentation de trafic prévue.

Améliorations obtenues en faveur de l'environnement

Dans une région où la pollution de l'air est déjà très importante, le recours a été lancé contre un projet contraire au droit fédéral pour une réduction massive des trajets annuels autorisés. La réduction obtenue du nombre de trajets par année de 3,4 mio. à 2,2 mio. correspond à une diminution de 4000 tonnes de CO₂ par année. Parallèlement, l'accessibilité aux transports publics a été améliorée.

Echo / Opinion

Alain Grieffel, professeur de droit à l'université de Zurich, a relevé que le modèle de circulation « Fahrtenmodell » lié au projet était une invention de la ville de Zurich qui n'avait pas de base légale et qu'il n'était pas clair si ce modèle était compatible avec le droit fédéral, cantonal et communal. Pour Alain Grieffel, le projet de stade a ainsi été construit sur une expérience juridique, sur un champ de mines juridique. Une telle façon de faire des autorités a obligé les organisations environnementales et les riverains de suivre les voies juridiques afin d'éclaircir la question.

Chronologie

07.09.2003 Par respectivement 63,3 et 59,2 pour-cent des voix, les votants de la ville de Zurich approuvent le plan de site et le financement de la ville.

Septembre 2003 La ville de Zurich autorise 1250 places de parc et 3,4 mio. trajets annuels pour le stade-centre commercial du Hardturm. Selon le modèle de circulation, toutes les places de parc, aussi celles prévues pour le stade, devaient pouvoir être utilisées pour le centre commercial. Avec une telle réglementation, une réduction

de la pollution de l'air n'est pas envisageable selon l'ATE car le nombre de places de parc à disposition n'inciterait pas les gens à prendre un autre moyen de transport que la voiture.

30.09.2003 La section zurichoise de l'ATE a été habilitée à faire recours contre le plan de site du nouveau stade de foot de Zurich ouest. Six autres parties ont également fait recours : R. Wolfer juriste spécialisé dans la construction, PSP-Immobilier AG, Evangelisch-reformierte Kirchgemeinde Kreis 5, fondation de la Greina, Dr. Stephan à Porta-Stiftung, divers riverains.

21.04.2004 Le recours de l'ATE a été admis sur plusieurs points importants dans le domaine des transports par le gouvernement zurichois. Le gouvernement zurichois – première instance de recours – a relevé que le nombre de places de parc prévu pouvait engendrer un non-respect de l'ordonnance en matière de places de parc, malgré le modèle de circulation. 334 places de parcs n'ont ainsi pas été mises à disposition du centre commercial et les 816 restantes comprennent aussi celles réservées aux employés. Le nombre de trajets, et par conséquent les nuisances pour les riverains, ont été réduites de 25% par le gouvernement zurichois en passant à 2.7 millions de trajets.

21.5.2004 L'ATE suisse ne donne pas le pouvoir à la section zurichoise de l'ATE de poursuivre la procédure. Elle publie un communiqué de presse sur cette décision. La section zurichoise de l'ATE poursuit tout de même la procédure et fait appel auprès des instances de recours internes de l'ATE.

24.05.04 Divers riverains poursuivent la procédure devant le tribunal administratif.

16.06.04 Le tribunal administratif n'entre pas en matière sur le recours de l'ATE section Zurich car la volonté de recourir de l'association faitière n'est pas suffisamment claire.

L'ATE se retire de la procédure. Elle ne participe pas aux procédures ultérieures car les principales questions juridiques sont déjà réglées.

6.7.2004 Le tribunal administratif zurichois maintient le modèle de transport, mais sous certaines conditions: le modèle doit prévoir des limites d'émission plus sévères. Selon les estimations, un modèle de plus de 2,17 mio. de trajets par année ne respecterait pas le droit fédéral. Le tribunal administratif demande ainsi au gouvernement de revenir sur sa décision.

Le tribunal administratif demande que le conseil de la ville de Zurich fixe le nombre maximal à 2,17 mio. de trajets par année lors de l'ouverture du stade. Dès que la desserte en transports publics atteindra le seuil fixé par la loi, le nombre de trajets doit être diminué à 1,3 mio. dont 150'000 trajets prévus pour l'utilisation du stade et le reste pour le centre commercial. Cela correspond à une diminution des nuisances environnementales de 36% au début de l'utilisation de l'installation et de 62% à la fin des aménagements par rapport au projet initial.

Le tribunal administratif estime que la construction de la ligne de tram est certes nécessaire, mais n'est pas imposée par la loi. Une amélioration de la desserte pourrait être apportée par des bus. Il demande que les promoteurs financent des bus supplémentaires.

En parallèle, la ville a dû se prononcer sur d'autres projets de construction. Par exemple pour le projet Toni-Areal le conseil communal de Zurich a fixé le nombre de places de parc en dessous du minimum prévu dans l'ordonnance sur les places de parc et pour le grand projet puls 5, le conseil de la ville de Zurich a autorisé uniquement le nombre minimal de places de parc.

Le calendrier pour l'Euro 08 ne peut pas être respecté pour le stade du Hardturm. La

rénovation du stade du Letzigrund est utilisée comme plan de remplacement.

08.09.2004 L'investisseur (Crédit Suisse) et la ville de Zurich font recours contre cette décision.

03.12.2004 Le Tribunal fédéral considère que le modèle de transport est permis mais estime que la ville de Zurich a violé le droit environnemental en fixant ce nombre de trajets. Le Tribunal fédéral estime que le nombre réduit de trajets prévu par le gouvernement doit être appliqué. Ainsi, au lieu des 3,4 millions prévus par année, seuls 2.7 millions doivent être autorisés et doivent ensuite être réduits à 2.2 millions. Cela correspond à une réduction de la pollution de l'air d'environ un tiers par rapport au projet initial.

19.01.2005 Les gabarits sont posés.

Fin avril 2005 Le plan de site est définitif. La procédure d'octroi de permis peut débiter.

20.05.2005 L'autorisation de construire est délivrée.

27.06.2005 Deux recours contre l'autorisation de construire sont déposés par les riverains. Ils dénoncent les contrôles lacunaires du modèle de transport, une violation des dispositions relatives aux eaux souterraines et une ombre trop importante générée par la construction.

27.06.2006 Le gouvernement rejette les recours des riverains contre l'autorisation de construire. Les riverains poursuivent la procédure devant le tribunal administratif.

13.07.2007 Le tribunal administratif admet partiellement le recours des riverains contre l'autorisation de construire.

02.09.2007 L'ancien stade du Hardturm est fermé.

11.09.2007 Les maîtres d'ouvrage du stade de Zurich (ville de Zurich et Crédit Suisse) font recours auprès du Tribunal fédéral contre la décision du tribunal administratif zurichois. Ceci non pas pour retarder ou empêcher le projet mais *pour défendre les intérêts des maîtres de l'ouvrage et pour garantir des questions juridiques fondamentales.*

28.02.2008 Le Tribunal fédéral admet partiellement les recours. Il demande en revanche des améliorations en matière de protection des eaux souterraines.

30.04.2008 Les maîtres d'ouvrage déposent auprès de la ville la demande relative aux améliorations exigées par le Tribunal fédéral. Les fondations du bâtiment se trouvent en effet en dessous du niveau de la nappe phréatique.

Juni 2008 Les trois matchs de l'Euro 08 qui ont lieu à Zurich sont joués dans le stade du Letzigrund rénové.

Juni 2008 L'autorisation de la ville n'est toujours pas délivrée. Elle peut à nouveau être attaquée jusqu'au Tribunal fédéral.

Pour l'ATE, le cas est classé depuis 2004.

Liens / Personnes de contact

Gabi Petri et Markus Knauss, ATE Zurich, tél 044 291 33 00

Martin Bossard, ATE Suisse, tél. 058 611 62 42