



... nous repartons sous peu ...

... je repars tout de suite ...

# travaux

numéro 115  
octobre 2017

## Une priorisation plus égalitaire

Si nous accordions dans nos têtes et sur la route autant d'importance à la mobilité piétonne et cycliste qu'aux automobilistes, de nombreux « problèmes » de circulation seraient résolus.

# D'une importance toute relative

Où placer sa voiture si on a juste une tâche à accomplir rapidement ? La réponse logique et évidente serait : au bord de la route. Mais à part les professionnels (livreurs, etc.), personne ne s'y risque. Les autres déposent leur voiture sur les trottoirs et les pistes cyclables. Les piétons seraient-ils plus tolérants, les sonnettes des cyclistes pas assez stridentes, de sorte que les automobilistes préfèrent plutôt bloquer les abords de la route que la voirie ? Non, la vraie raison est que nous n'accordons que peu d'importance à la mobilité douce, tant dans nos têtes que sur la route.

Pourtant cela n'est pas une loi universelle, comme mes vacances en Slovénie à vélo me l'ont montré. Certes, on n'y trouve que peu de trajets vélos continus sur de longues distances, mais là où le danger guette les cyclistes (grands carrefours et giratoires), on a créé des pistes cyclistes qui, de plus, accordent la priorité aux vélos. Si je compare cette situation avec la Suisse, je ne peux que constater avec dépit que dans ma ville de résidence Zurich, les pistes cyclables s'arrêtent « systématiquement » à l'embouchure d'une rue principale et il ne semble pas possible de trouver assez d'espace pour les vélos sur les carrefours compliqués - en d'autres termes : les cyclistes sont considérés comme étant moins importants que les modes de transport motorisés. Tout cela rend les trajets vélo peu attrayants, dangereux et lents.

Pourtant, la mobilité douce est efficace, écologique, parcimonieuse dans l'utilisation de l'espace, et en plus bon marché et bonne pour la santé. Chacun de nous, ainsi que la société dans son ensemble, aurait tout à y gagner si davantage de personnes se déplaçaient à vélo ou avec leurs propres pieds - en particulier dans les villes.

Je vous souhaite une bonne lecture de ce bulletin !

Hanspeter Kunz,  
Vice-président d'actif-traffic



## Impressum actif-traffic est l'organe de publication de l'association homonyme

**Édité** à 700 exemplaires **Éditrice** : actif-traffic, rue de Zurich 41, 1201 Genève, CCP : 80 – 67097-2, Tél. : 022 732 28 41, Email : info@actif-traffic.ch, www.actif-traffic.ch  
**e-gazette** : s'inscrire sous www.actif-traffic.ch **Rédaction** : coordination d'actif-traffic, Hanspeter Kunz, Andrea von Maltitz **Traduction** : Andrea von Maltitz  
**Contributions** : Silas Hobi, Andrea von Maltitz, Daniel Costantino **Photo-titre** : Delia Frauenfelder **Conception graphique** : typisch.ch  
**Mise en page** : Hanspeter Kunz **Relecture** : Thibault Schneeberger **Impression** : Ropress, Zurich **Papier** : RePrint papier recyclé **Prix d'abonnement** : presse associative, paraît 4 à 5 fois par an, prix du numéro CHF 3,50 **Prochain numéro** : décembre 2017

# Récolter les fruits les plus faciles à cueillir

La déduction fiscale des frais de déplacement est l'exemple classique d'une incitation erronée. Elle fait diminuer les coûts de la mobilité en augmentant la flexibilité des employé-e-s par rapport à leur lieu de travail et entraîne par là une croissance du taux d'emploi. Il en résulte de longues distances pendulaires : un phénomène indésirable pour des raisons d'aménagement du territoire, financières et écologiques. *Silas Hobi et Andréa von Maltitz*

La déduction fiscale des frais de transport engendre non seulement du trafic supplémentaire, mais désavantage surtout les transports en commun (TC) par rapport au trafic individuel motorisé (TIM). Alors qu'on peut déduire au maximum les coûts d'un AG de 2ème classe (soit CHF 3'680.-), dans certains cantons les automobilistes peuvent déduire jusqu'à CHF 50'000.-!

Afin d'obtenir à moyen terme des fonds pour entretenir et améliorer l'infrastructure ferroviaire suisse, la déduction fiscale pour les frais de déplacement a été plafonnée à 3'000 francs au maximum au niveau fédéral. Les recettes supplémentaires sont affectées au rail. Mais pour réaliser les projets ferroviaires prévus, les cantons devront également investir. La Confédération conseille aux cantons de plafonner à leur tour les déductions fiscales pour les pendulaires et d'injecter cet argent dans l'extension des infrastructures ferroviaires sur leur territoire.

## Mi-figue, mi-raisin à Zurich

Les cantons ont élaboré des propositions pour limiter les déductions fiscales pour les frais de déplacement. Les citoyen-ne-s du canton de Zurich voteront le 24 septembre sur l'introduction d'un plafonnement à CHF 5'000.-. Le gouvernement avait proposé CHF 3'000.- afin de pouvoir dégager les moyens nécessaires à l'extension ferroviaire dans le canton – malgré la cure d'austérité imposée par la droite. Le relèvement de la limite supérieure à CHF 5'000.- voulue par l'UDC et le PLR entraînera des pertes fiscales annuelles d'environ 60 millions de francs - avec à la clé un risque pour le financement du tunnel à Brütten et de l'extension de la gare de Stadelhofen... ceci alors que le système de transports surchargé dans l'agglomération zurichoise se trouve déjà au bord de l'implosion.

## Un modèle innovant à Genève

L'introduction d'un plafonnement à CHF 500.- par an a été clairement acceptée l'an passé par le peuple à Genève. L'ancienne subvention indirecte, comme toute déduction fiscale, avantageait surtout les plus aisé-e-s. La mesure devrait permettre de dégager environ 36 millions de francs par an pour le Canton.

En réalité, pour éliminer complètement la discrimination des personnes se rendant au travail à pied ou à vélo sur de

courtes distances, il faudrait supprimer entièrement la déduction fiscale pour les déplacements. Les effets sur l'aménagement du territoire, la quantité de trafic motorisé et l'environnement ne seraient que bénéfiques. Et cerise sur la gâteau: les recettes fiscales augmenteraient. La suppression de la déduction fiscale pour les déplacements fait incontestablement partie des mesures très efficaces en matière de transports et qui rapportent de l'argent. Ne nous en privons donc pas !



Photo: The Bike Tree by Matt Waiter

**Le vélo et la marche sont les fruits les plus «faciles à cueillir» en matière de politique des transports.**

# Bilan intermédiaire du modèle à succès

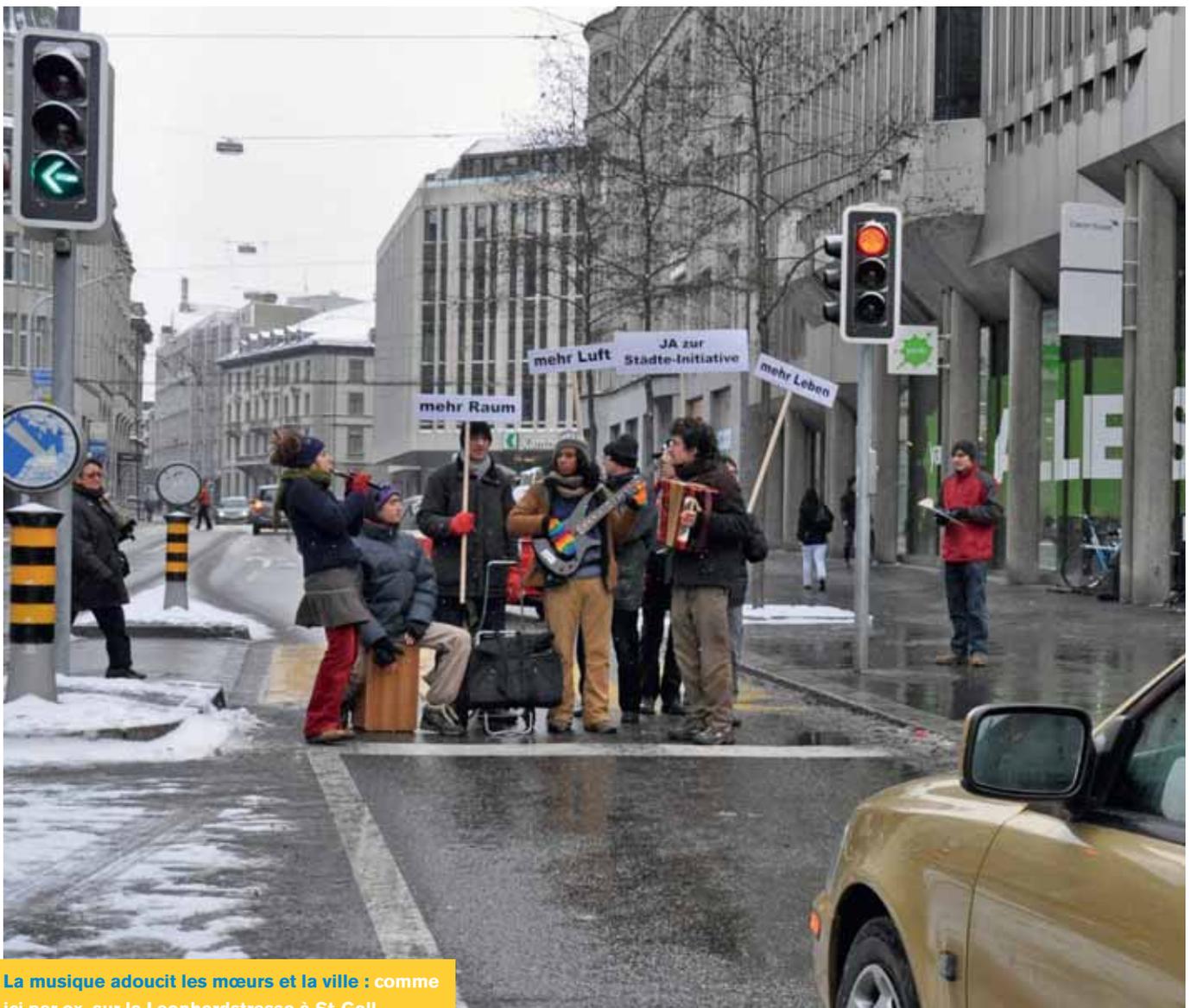
Grâce aux initiatives des villes d'actif-trafiC, six des huit plus grandes villes suisses ont instauré des objectifs de politique des transports renforçant le rôle des transports écologiques. L'idée a été reprise dans diverses villes plus petites. L'UDC, l'USAM et le TCS ont lancé entre-temps des contre-attaques pour revenir sur ces objectifs progressistes. *Silas Hobi*

Il y a dix ans, les membres d'actif-trafiC ont décidé lors d'une AG de lancer des « Initiatives des villes ». En 2010 et 2011, les initiatives des villes à Bâle (BS), Genève (GE), Lucerne (LU), St-Gall (SG), Winterthur (ZH) et Zurich (ZH) ont ancré dans la loi la promotion et priorisation de la mobilité éco-compatible, sous des formes à chaque fois un peu différentes pour s'adapter au contexte local. Etablir

l'impact des mesures prises est dès lors tout sauf simple. Les villes ayant publié durant le premier semestre de 2017 leurs rapports, nous pouvons en tirer un bilan. Alors que la mise en œuvre à St-Gall, Lucerne et Zurich semble être en bonne voie, Bâle et Genève devront encore consentir de gros efforts. Winterthur n'a malheureusement pas publié de rapport à ce jour.

## St-Gall - Objectif presque accompli

L'initiative a été acceptée en mars 2010. Le règlement pour un développement durable des transports postule que la croissance du trafic doit se faire uniquement par la marche, le vélo et les transports publics (TP). Le trafic individuel motorisé (TIM) ne doit plus augmenter. La ville contrôle tous les ans l'efficacité des mesures prise à l'aide de comptages



La musique adoucit les mœurs et la ville : comme ici par ex. sur la Leonhardstrasse à St-Gall.

du trafic. Les 20 points de comptage montrent que le volume du trafic est resté quasiment stable depuis 2010.

#### Lucerne - Enjeu réaffirmé

La population a accepté en septembre 2010 le contre-projet à l'initiative avec 63% de oui. L'UDC a lancé par la suite une initiative « pour une circulation fluide » balayée en novembre 2015 avec 68% de non. Comme à St-Gall, le TIM ne doit plus croître et la croissance du trafic ne doit concerner que les modes respectueux de l'environnement. Un monitoring effectué en 2016 a révélé que le règlement pour une mobilité urbaine durable a été respecté à ce jour. La ville prévoit l'extension d'installations de dosage (compte-gouttes) pour abaisser le trafic automobile au centre-ville et dans les quartiers résidentiels.

#### Bâle - Des résultats trop faibles

La population a accepté le contre-projet à l'initiative des Villes en novembre 2010. Le canton de Bâle s'engage à réduire le trafic automobile de 10% d'ici 2020. Durant les premières années après la votation, le trafic automobile a effectivement diminué de 3%, mais ces dernières années, il a stagné. Les TP, eux, ont connu une augmentation de 8% et le vélo de 23%. Le Conseil d'Etat estime entretemps que l'objectif n'est pas réalisable et soutient partiellement l'initiative rétrograde de l'USAM de supprimer l'objectif de réduction. actif-trafiC appelle le gouvernement à respecter la volonté populaire et à appliquer la loi.

#### Genève – Un petit début

L'initiative à Genève, acceptée en mai 2011, ancre dans la loi de la mobilité douce et demande la création d'aménagements sécurisant les déplacements à pied et à vélo. En l'espace de huit ans, le canton devait construire un réseau continu de pistes cyclables,

aménager des traversées piétonnes en suffisance ainsi que réguler les carrefours pour encourager les déplacements à pied. Deux ans avant le délai imparti, presque aucune amélioration n'est visible sur le terrain. Certes, un premier plan directeur de la mobilité douce a été adopté (avec deux ans de retard) et huit « pénétrantes vélo » ont été planifiées. Malheureusement, suite à un changement à la tête du département des transports, ces axes n'ont été construits que très partiellement. La loi adoptée en 2016 sur une « mobilité équilibrée » a un peu affaibli l'initiative d'actif-trafiC, mais devrait permettre de réduire jusqu'à 20% le nombre de places de stationnement en surface dans l'hyper-centre. Cet espace pourrait être réaffecté à la marche et au vélo. actif-trafiC exige la création d'un réseau piétonnier et cycliste continu sur tout le territoire d'ici 2019. Il appartient au canton et aux communes de mettre l'argent nécessaire à disposition au lieu de dépenser des millions dans des études préliminaires pour une traversée du lac qui ne verra jamais le jour.

#### Winterthur – Évaluation qui tarde à venir

En l'absence de référendum, le parlement de la ville a adopté sans votation populaire un contre-projet à notre initiative. Les députés ont inscrit la promotion de la mobilité respectueuse de l'environnement au plan directeur régional. D'ici 2025, la part modale des TP et de la mobilité douce devra augmenter de 8% par rapport à l'année 2005. Le micro-recensement de la mobilité établi en 2015 a permis pour la première fois d'examiner l'impact des mesures prises. Cependant la ville n'a pas encore publié les résultats détaillés. Si le contreprojet à l'initiative « Stop aux embouteillages » de l'UDC passait la rampe le 24 septembre, il deviendrait difficile d'atteindre les objectifs de notre initiative, car la création de voies

de bus en site propre serait rendue pratiquement impossible.

#### Zurich – En bonne voie

La publication du micro-recensement transports permet de tirer un premier bilan. En 2011, la population avait préféré l'initiative au contreprojet et mandaté la ville de réduire le TIM de 10% d'ici 2021. En mai dernier, la ville a annoncé que la part modale du TIM avait diminué de 5% depuis 2011. Une telle tendance est visible dans de nombreuses villes suisses. La part modale du TIM est descendue en ville de Zurich de 40% à 25%. Mais étant donné la passivité du gouvernement, le mérite en revient en réalité plutôt aux citoyen·ne·s et à leurs changements de comportement. Désormais, c'est aux responsables de la ville d'enfin prendre au sérieux les préoccupations de la population et d'agir pour prendre les mesures qui s'imposent.

#### Cercle vertueux et vent contraire

Après le succès rencontré par les initiatives des villes dans les villes au centre des plus importantes agglomérations du pays, nous assistons désormais à une deuxième vague dans des localités de taille intermédiaire. Des initiatives ont été soumises et approuvées à Bienne et Thoune. Des initiatives ont également été déposées à Baden et Araau, mais la décision finale n'est pas encore tombée. Nous espérons que d'autres villes suivront le mouvement.

Après leur attaque à Lucerne, l'UDC et l'USAM poursuivent leur offensive rétrograde à St-Gall et à Bâle. Les objectifs des initiatives pro-voiture qu'elles ont lancé à St-Gall et à Bâle semblent tout droit sorties des années 1960. Leur acceptation ferait faire un bond en arrière de 50 ans à la politique des transports. actif-trafiC s'engagera pour que ces deux propositions disparaissent sans tambour ni trompette de la scène politique.

# Le doux murmure des zones 30

La Confédération a le devoir de protéger la population suisse du bruit produit par les transports motorisés – à l'aide de la modération du trafic, donc à la source. Les parois ou fenêtres antibruit ne sont autorisées qu'en dernier recours. Pourtant, les villes ne saisissent pas l'opportunité d'un assainissement du trafic et encourent le risque de devoir payer des indemnités élevées. **Silas Hobi**

La circulation routière constitue la plus grande source de bruit en Suisse. Un·e habitant·e sur cinq est exposé à du bruit nuisible durant la journée et un sur six durant la nuit. De nombreuses études prouvent que le bruit routier perturbe la qualité du sommeil. L'Office fédéral du développement territorial estime que les coûts dus au trafic routier se montent à 1.5 milliards de francs tous les ans.

## Zones 30 : bon marché et efficaces

L'Ordonnance sur la protection contre le bruit prescrit que la population devrait être protégée du bruit excessif d'ici au 31 mars 2018 – en priorité grâce à des mesures à la source, à savoir des réductions du nombre de véhicules, de la vitesse et par la pose de revêtements phonoabsorbants. Les mesures compensatoires telles que les fenêtres et parois antibruit ne sont qu'exceptionnellement tolérées. Le Tribunal fédéral a déclaré que les dérogations tolérant des situations où des

habitant·e·s devraient vivre avec du bruit nocif pour leur santé ne seraient autorisées qu'après avoir épuisé toutes les autres mesures d'assainissement raisonnablement exigibles.

Or, diverses études prouvent que des zones 30 réduisent considérablement le bruit routier, tant pour le niveau moyen (réduction de 3 dB) que lors des pics (env. 5 dB).

## Des amendes colossales

En l'état actuel, il est peu probable que les objectifs de protection contre le bruit puissent être atteints d'ici fin mars 2018. Une fois ce délai écoulé, les propriétaires dont les biens immobiliers sont exposés à un bruit routier dépassant les seuils autorisés peuvent réclamer des dédommagements. L'Office fédéral de l'environnement estime que les coûts pourraient avoisiner les 19 milliards de francs.

En comparaison avec les autres villes suisses alémaniques, le cas de Zurich

est le plus problématique (en Suisse romande, Genève remporte la palme). Un tiers des habitant·e·s de Zurich souffre du bruit routier. La ville de Zurich a certes publié des mesures pour y faire face, mais celles-ci laissent à désirer. Plus de 80% des personnes concernées n'auraient pas droit à des mesures à la source, sous prétexte que la vitesse commerciale des transports en commun (TC) serait entravée et qu'il faudrait se procurer davantage de bus. La ville ferait pourtant mieux d'investir dans la flotte de bus au lieu de payer des indemnités aux propriétaires ou des fenêtres antibruit. Une réduction de la vitesse des voitures privées permettrait d'éviter des embouteillages. En outre, la ville pourrait optimiser la régulation des feux pour améliorer la vitesse commerciale des bus.

En toute logique, actif-trafiC exige donc l'introduction de zones 30 sur tous les tronçons de rue où le seuil de bruit est dépassé.



Photo: Pascal Wiederkehr/Lokalinfo

Photo: Stéphanie Pecorini

actif-trafiC a exigé en date du 29 juin l'introduction de zones 30 à Zurich – le Conseiller administratif Filippo Leutenegger (à droite) n'a guère apprécié la demande de Silas Hobi, directeur d'actif-trafiC (à gauche).

# Un été chaud, chaud

L'été est une saison propice aux voyages, à la marche et à la baignade. actif-trafiC en a profité pour présenter son rapport sur la marchabilité, mener une action à Genève-Plage et d'autres en Suisse alémanique. Comme une image vaut 1000 mots, nous vous laissons découvrir notre galerie de photos. [Daniel Costantino](#)



Le 12 juin dernier, 25 activistes d'actif-trafiC ont réalisé une action à Zurich pour le lancement d'une pétition demandant davantage de places pour transporter les vélos dans les trains de nuit.



Des activistes d'actif-trafiC se sont engagés le 12 juillet à Zurich avec une action haute en couleurs « Hâte-toi lentement » pour les droits des marcheuses et marcheurs. Le trottoir appartient aux piéton-ne-s et non aux automobilistes !

*Photo: Delia Frauenfelder*



Linge de bain en tournée ! En « sortant » une place de parking de son « contexte naturel » – la rue – et en le plaçant dans une zone verte on peut constater l'importante consommation de terrain consacré au dépôt de véhicules à l'arrêt, comme ici le 22 août à Genève-Plage.



En ville, les déplacements à pied représentent souvent plus de 40% de tous les déplacements. Dans les centre-villes le temps d'attente aux feux rouges, qui peut prendre plus d'un tiers du temps de parcours total, s'est révélé être un « ralentisseur » d'envergure.



La part modale du trafic motorisé est descendue en ville de Zurich de 40% à 25%. Mais étant donné la passivité du gouvernement, le mérite en revient en réalité plutôt aux citoyen·ne·s et à leurs changements de comportement.

## En point de mire

### actif-traffic fête ses 25 ans !

25 ans et aucune trace de lassitude. Qui aurait imaginé en 1992 une telle longévité pour actif-traffic ? Une chose est évidente : nous n'entendons pas nous reposer sur nos lauriers. Le temps est pourtant venu de célébrer ce quart de siècle d'activités.

La fête se déroulera dans le bar à musique ESSE à Winterthour. Vous y entendrez de la poésie, du théâtre et de la musique, tantôt préparés „à la minute“, tantôt bien mijotés. Le palais et l'estomac y trouveront aussi leur compte. Nous espérons que la soirée sera mémorable et que vous vous en rappellerez avec plaisir durant les 25 ans à venir.

## Agenda

**Sa 11 novembre, dès 17h30**  
**Fête des 25 ans d'actif-traffic**  
Bar à musique ESSE, Rudolfstrasse 24, 8400 Winterthour (à 5 minutes de marche de la gare de Winterthour)

**Ve 29 septembre**  
**Journée d'étude : La rue passe au vert - Quand la nature s'invite dans les aménagements**  
Fribourg  
<http://www.rue-avenir.ch/>

**actif-traffic**  
**En avant toute !**