



Date de dépôt : 22 mai 2025

Rapport

de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition : De l'air et de l'espace plutôt que du gris et de la pollution à la route des Jeunes

Rapport de majorité de Jacques Jeannerat (page 4)

Rapport de première minorité de Lara Atassi (page 9)

Rapport de seconde minorité de Jean-Pierre Tombola (page 13)

Pétition (2211-A)

De l'air et de l'espace plutôt que du gris et de la pollution à la route des Jeunes

Le PAV est le lieu destiné à devenir le nouveau visage de Genève, et nous le voulons naturel, aéré, végétal et agréable. Il s'agit d'une zone à caractère urbain qui doit se développer « au quart d'heure », c'est-à-dire où logements, emplois, services et loisirs se côtoient et se complètent, reliés par la mobilité douce et les transports publics.

Au XX^e siècle, la vision du secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV) était bien différente, et l'arrivée de l'autoroute aux Acacias comme son prolongement semi-autoroutier jusqu'aux Vernets paraissaient pertinents. Cela représentait néanmoins une source de pollution, occupant brutalement le territoire : le large espace occupé est complètement bétonné, irrespirable et infranchissable.

Aujourd'hui, la population souhaite la remise à l'air libre des rivières, la création d'espaces verts et de déplacements apaisés, en limitant les nuisances. La nécessaire réduction du trafic automobile et l'arrivée du Léman Express à Lancy-Bachet permettant un report modal ôtent toute justification au maintien d'une telle balafre autoroutière.

C'est pourquoi nous demandons :

- La requalification rapide de l'axe nord (Jonction – P+R Etoile) et l'entame de réflexion sur la suppression prochaine de l'axe sud autoroutier (jusqu'au Bachet)
- La suppression du P+R Etoile
- La réduction drastique du trafic individuel motorisé sur la route des Jeunes tout en maintenant la desserte logistique, des entreprises et des riverains
- La requalification en axe fort dédié aux transports publics et à la mobilité douce inclusive
- L'intégration de l'espace ainsi gagné dans la planification urbanistique du quartier en particulier pour l'amélioration de l'offre en termes d'espaces publics de qualité
- La planification globale de la zone incluant une forte végétalisation, une contribution à l'infrastructure écologique et une démarche de désimperméabilisation du sol

- La réalisation du projet dans une perspective temporelle en cohérence avec l'urgence climatique et la chute de la biodiversité

Pourquoi faut-il agir maintenant ?

L'espace ainsi regagné permettrait :

- Une végétalisation bienvenue et nécessaire dans la lutte contre les îlots de chaleur
- Une forte réduction du trafic urbain et des nuisances (sonores et atmosphérique)
- Une opportunité urbanistique améliorant grandement la qualité globale du PAV
- Une amélioration notable pour la nature et la biodiversité dans un secteur très bétonné

*N.B. 268 signatures*¹

ATE Genève

M^{me} Caroline Marti

Présidente

M. Matthieu Jotterand

Vice-président

Rue des Gares 9

1201 Genève

¹ Pour information, la pétition est en outre munie de 497 signatures électroniques.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Jacques Jeannerat

La pétition P 2211 a été traitée par la commission des pétitions lors de ses séances des 18 août, 14 octobre et 4 novembre 2024, sous la présidence de M. Alexis Barbey.

Le président a été assisté de M. Raphaël Audria, secrétaire scientifique. Les procès-verbaux ont été parfaitement tenus par M. Christophe Vuilleumier. Qu'ils en soient remerciés.

Audition des pétitionnaires, M. Matthieu Jotterand, vice-président, et M^{me} Sabine Latour, membre du comité de l'ATE

M. Jotterand explique que la pétition invite à une requalification rapide de la route des Jeunes sur son tronçon nord. Il ajoute qu'elle propose également que le parking de l'Etoile soit supprimé et que le tronçon sud soit limité pour le trafic individuel motorisé tout en restant ouvert aux industries. Il précise que cette route est l'arrivée de l'autoroute A1, que la voie centrale se dirige jusqu'à la Jonction, et qu'elle comporte au total sept voies de circulation. Il mentionne que ces sept voies se trouvent dans le quartier du PAV, soit la Genève de demain, un quartier qui est traversé par cette balafre. Il pense qu'il est nécessaire de garder une certaine qualité de vie tant pour les travailleurs que pour les habitants.

Il observe que plusieurs projets de parkings souterrains sont prévus dans ce périmètre, raison pour laquelle le P+R Etoile doit disparaître si l'on veut pouvoir requalifier cet espace. Il rappelle en outre qu'un projet de 1200 places est prévu au Bachet-de-Pesay en lien avec la patinoire du Trèfle-Blanc.

Il estime que végétaliser ce périmètre est nécessaire tout comme une réduction des nuisances sonores et atmosphériques – un projet qui représente en outre une opportunité urbanistique. Il signale par ailleurs que la Drize doit être mise à ciel ouvert et que développer la végétation serait pertinent.

Selon M^{me} Latour, l'ATE est consciente qu'il est nécessaire de maintenir l'accès pour les professionnels et elle précise qu'il est simplement question de réduire le trafic individuel.

Une députée du Centre se déclare étonnée, puisque le PDQ du PAV a été adopté en 2014, un PDQ qui garantit un accès multimodal qui se développe autour du parking de l'Etoile et de la route des Jeunes. Elle rappelle qu'il est

également prévu de conserver une zone industrielle à La Praille, et elle se demande quelle est la logique de cette pétition. Elle se demande quelle est l'alternative en fin de compte pour ces entreprises.

M^{me} Latour déclare que l'alternative est décrite par la pétition qui propose de passer de sept à quatre voies avec une partie réservée à la mobilité douce.

Un député PLR demande si les entreprises de ce périmètre soutiennent cette pétition qui vise à préserver leurs activités, en rappelant que c'est l'approvisionnement en biens alimentaires de Genève qui repose sur ce secteur.

M. Jotterand répond que cette pétition n'est pas proposée pour les entreprises, mais qu'elle a pour but de ne pas empirer leur situation.

Le député PLR déclare que les entreprises n'ont donc pas été concertées.

M. Jotterand répond que ce n'est effectivement pas le cas.

Un député LJS pense que ce projet manque d'audace puisque l'idée de sortir les voitures de la ville est aussi ringarde que la politique du tout voiture. Il admet l'idée de ne pas vouloir d'autoroute qui entre en ville, mais il se demande pourquoi ne pas prévoir de P+R à Perly et de prévoir cette route pour les TPG, ce qui est interdit en l'occurrence.

M. Jotterand répond que le viaduc est une route nationale, un statut qui empêche un tel projet, en effet, bien qu'il y ait des dérogations possibles. Il déclare que l'ATE demande justement le déclassement de ce viaduc. Et il ajoute que la pétition propose justement le report du P+R à Trèfle-Blanc.

M^{me} Latour mentionne que des idées sont proposées pour ce viaduc, notamment la création d'une voie verte.

Le président demande qui seront les sacrifiés de ce projet. Il doute que les utilisateurs de cette route soient uniquement des personnes qui se rendent dans ce secteur.

M. Jotterand répond que cela permettrait surtout de créer un axe cyclable pour permettre à des gens de se rendre au travail à vélo.

Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, et M. Antoine Gillot, ingénieur chargé du suivi du PAV – OCT

M. Gillot fait remarquer que la pétition 2211 demande une requalification de la route des Jeunes en faveur de la mobilité douce et active. Il explique que des études ont été lancées dans ce sens en 2020 puisque la route des Jeunes longe le quartier des Acacias qui fait l'objet du projet du PAV, et qu'il sera nécessaire de connecter le futur quartier. Il précise que de nouveaux carrefours seront donc intégrés dans l'axe du Bachet-de-Pesay au pont de Saint-Georges, et il remarque qu'un concept est venu définir de grands principes

d'aménagement traitant de tous les aspects. Il ajoute qu'il s'agit d'une vision-cadre qui pourra se coordonner de manière cohérente et progressive. Il signale, cela étant, que deux périmètres opérationnels sont en cours de réflexion, le premier relevant du carrefour Jolivet pour lequel un début des travaux est envisagé pour l'été 2025, le tronçon suivant étant mis en œuvre en 2029.

Il remarque que l'idée est de considérer que le PAV sera une extension du centre-ville, une nouvelle réalité nécessitant de repousser les entrées de ville. Il ajoute que la vitesse commerciale des TPG doit par ailleurs être respectée sur l'ensemble de l'axe, et qu'un axe fort cyclable est prévu. Il indique que des développements pour les piétons sont en outre prévus avec des aménagements larges et des traversées piétonnes, la place étant récupérée sur le gabarit routier.

Il observe que le secteur sud vers la centrale logistique de La Praille représente le premier périmètre en cours d'étude, et il remarque que les réflexions portent non seulement sur les routes, mais aussi sur l'aménagement de cette zone. Il répète que la place de la voiture sera largement réduite notamment sur le secteur sud, le viaduc étant, pour sa part, destiné à terme à un autre usage que strictement aux voitures. Il déclare que le nombre de voies de circulation sera donc réduit avec une arborisation, une piste cyclable à double sens et un projet de découvrement de l'Aire le long des Ports-Francis. Il précise que l'usage du viaduc doit encore être défini avec éventuellement le maintien de la circulation pour le transport de marchandises, mais il remarque que c'est une vision à long terme. Il ajoute qu'à court terme, la vitesse sera réduite à 60 km/h de manière à acter le fait que l'on est en ville et non sur une infrastructure autoroutière.

Il évoque ensuite le parking de l'Etoile qui conservera son statut de P+R jusqu'en 2030, date à laquelle entrera en fonction le P+R de Trèfle Blanc, soit 1000 places. Il ajoute qu'à partir de 2030, le parking de l'Etoile servira donc aux besoins locaux du quartier et qu'à terme, soit entre 2038 et 2040, cet édifice sera attribué à d'autres usages qui ne sont pas encore déterminés.

M. Maudet estime que la pétition converge donc avec les objectifs du canton et il remarque que ce dernier développe en l'occurrence une vision très forte pour cet axe et sa requalification. Il rappelle que, dans vingt ans, on ne reconnaîtra plus la route des Jeunes telle qu'elle existe aujourd'hui. Il observe dès lors que, peu ou prou, cette route sera requalifiée, mais peut-être pas dans les délais souhaités par les pétitionnaires.

Le conseiller d'Etat insiste sur le fait que le périmètre de la route des Jeunes restera connecté, quoi qu'il en soit, à l'arrivée de marchandises qui ravitaillent le canton. Il ajoute qu'il n'y a pas de schizophrénie dans ces différents projets

puisqu'il est évident que les bouchons et les blocages sont néfastes pour l'ensemble de la population et qu'il convient de les résorber.

Un député PLR remarque que ce quartier possède et possèdera de nombreux lieux publics, comme le stade, qui impliquent une fréquentation importante et il se demande si supprimer le trafic sur ce viaduc est cohérent.

M. Maudet répond que ce périmètre est central et il rappelle à cet égard la LMCE et sa hiérarchisation des axes. Il rappelle également que le public qui se rend au stade en empruntant les TPG est particulièrement important, la gare du Bachet, quant à elle, étant bien plus fréquentée que ce qui avait été envisagé. Il ajoute que le nombre de véhicules par famille est en baisse à Genève et il déclare que le pari du Conseil d'Etat est d'accompagner la diminution du nombre de véhicules individuels et notamment de véhicules thermiques. Il observe que, si le viaduc perdra son usage actuel, il conservera toutefois une partie du trafic transportant le fret. Il signale à cet égard qu'il est envisagé de basculer une partie du transport de marchandises sur le chemin de fer. Il rappelle par ailleurs que ce secteur est l'un des mieux desservis par les transports publics à Genève.

Le même député remarque que ce viaduc est souvent bloqué par des bouchons compte tenu du nombre de véhicules qui l'empruntent.

M. Maudet acquiesce en déclarant que ce sont les véhicules qui proviennent de l'extérieur de Genève qui engendrent ces étranglements. Il remarque que l'idée est donc d'augmenter la capacité de la plateforme en France voisine ainsi que le contournement de Genève, et de développer une nouvelle liaison ferroviaire puisque le Léman Express ne dessert pas Genève Sud et est en outre congestionné.

Un député UDC déclare que la pétition évoque la possibilité d'améliorer la qualité de l'air, et il se demande s'il serait envisageable de commencer dès à présent la végétalisation afin de gagner du temps sur la croissance des arbres.

M. Gillot répond qu'en 2030, lorsque les deux premiers projets auront été réalisés, une végétalisation importante aura été plantée. Il précise, cela étant, que les marges de manœuvre sont limitées pour le moment compte tenu des gabarits actuels. Il ajoute qu'il est par ailleurs important de conserver une cohérence pour l'ensemble de la requalification de ce tronçon.

Discussions

Un député PLR propose le dépôt de cette pétition sur le bureau du Grand Conseil compte tenu de l'audition du département. Il observe que le canton a largement anticipé la situation.

Une députée Verte déclare que son groupe est favorable au renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat compte tenu des délais qui semblent importants. Elle ajoute que rien n'est arrêté pour le viaduc et elle pense qu'il est nécessaire de faire avancer ces projets.

Un député socialiste déclare que le Conseil d'Etat a exposé ses intentions, mais il mentionne que rien n'est encore concrétisé. Il estime, puisque la pétition est convergente avec les projets du canton, qu'il est possible de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.

La députée du Centre déclare qu'il est aussi possible de déposer cette pétition sur le bureau. Elle ajoute que cette pétition demande la suppression du parking de l'Etoile, mais elle rappelle que des solutions alternatives doivent d'abord être mises en place. Elle doute, cela étant, qu'il soit possible d'améliorer la nature et la biodiversité dans ce quartier qui est très bétonné.

Le député LJS indique être en faveur du dépôt de cette pétition sur le bureau du Grand Conseil. Il déclare que la présentation qui a été faite par le département était très explicite.

Le MCG partage cet avis.

Votes

Le président met au vote le renvoi au Conseil d'Etat :

Oui :	5 (3 S, 2 Ve)
Non :	10 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)
Abstentions :	—

Le renvoi de la P 2211 au Conseil d'Etat est refusé.

Le président passe au vote du dépôt de la P 2211 sur le bureau du Grand Conseil :

Oui :	10 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)
Non :	4 (3 S, 1 Ve)
Abstentions :	1 (1 Ve)

Le dépôt de la P 2211 sur le bureau du Grand Conseil est accepté à la majorité.

Catégorie de traitement préavisée : II (30 minutes)

Date de dépôt : 3 juin 2025

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Lara Atassi

Le PAV est le secteur en développement de Genève où nous nous efforçons d'apporter un urbanisme moderne, qui permette de répondre tant aux besoins de logement qu'aux exigences climatiques.

Mais, dans ce grand secteur, persiste une aberration urbanistique : le complexe routier de la voie centrale – route des Jeunes – prolongement autoroutier A1a. Un mastodonte de béton et d'asphalte, géant routier à 7 voies qui persisterait à l'intérieur de la moyenne ceinture, presque 10 ans après l'adoption de la LMCE, et qui engendre un effet d'appel pour les véhicules motorisés privés alors que nous tentons d'apaiser nos rues dans tous les quartiers, et notamment ceux du centre-ville. Bref, une incohérence inexplicable que nous tardons à rectifier.

Or, une requalification de cet axe, en plus d'apporter une cohérence infrastructurelle, permettrait de répondre à de nombreuses problématiques qui sont récurrentes dans notre ville, mais qui se posent de façon encore plus aiguë dans le PAV d'aujourd'hui. Et cela avec de nombreux co-avantages.

Le secteur couvert par la route des jeunes est extrêmement bétonné, avec des voies imposantes qui coupent littéralement le quartier en deux, et qui restent infranchissables pour tous les autres modes de transport. Une requalification permettrait de réduire le nombre de voies destinées aux transports individuels motorisés (TIM), et de libérer de l'espace pour :

- les mobilités actives, en créant une piste cyclable bidirectionnelle sécurisée et séparée du trafic et des espaces piétons attractifs ;
- des voies propres pour les transports publics, dans un quartier où 11 000 logements sont prévus, et qui aura besoin d'une desserte efficace pour déplacer ses habitantes et habitants ;
- les commerces locaux, qui pourront bénéficier de terrasses et promenades qui rendraient à nouveau attractifs les rez-de-chaussée ;
- de l'arborisation et de la biodiversité en général.

Mobilité active et transports publics

Dans un quartier qui comptera un grand nombre de logements, il faudra offrir à sa population des moyens de transport efficaces et sécurisés. Aujourd'hui, la route des Jeunes représente une véritable roulette russe pour les cyclistes qui l'empruntent, devant se débrouiller sur des voies avec des voitures lancées à vive allure juste à côté. Les transports publics sont quant à eux limités par l'absence de voie propre, qui ralentit leur vitesse commerciale et donc leur efficacité. Des efforts importants doivent être consentis pour pouvoir stimuler un report modal dans le quartier, et la requalification de l'axe routier autour de la route des Jeunes représente une opportunité importante d'offrir des infrastructures de mobilité adéquate, en cohérence avec notre vision et les souhaits de la population.

Réduction des transports individuels motorisés

Le long de cet imposant axe, où circulent environ 50 000 véhicules par jour, les nuisances en termes de bruit et de pollution sont considérables. Celles-ci ont des répercussions importantes sur la santé et la qualité de vie des habitantes et des habitants du quartier. Ces effets seront de plus largement décuplés à mesure de la densification du quartier.

Il est donc nécessaire de réduire massivement ces TIM, tant pour des questions de santé publique que pour atteindre nos objectifs climatiques (pour rappel, la mobilité terrestre est responsable de plus de 28% des émissions du canton², dont la quasi-totalité est imputable aux véhicules privés).

P+R Etoile

Afin de réduire cette mobilité motorisée individuelle, il est nécessaire d'offrir des alternatives efficaces et attrayantes. Ceci passe notamment par un service de P+R en périphérie de la moyenne ceinture et au-delà, et donc par l'abandon du P+R Etoile, qui attire les automobilistes trop en profondeur du quartier. Avec un développement simultané des transports publics, ceux et celles-ci seraient ainsi encouragés à un report modal en périphérie de la ville, permettant ainsi un apaisement de notre centre-ville.

² <https://www.ge.ch/document/38792/annexe/file/410647>

Attractivité et vie de quartier

Avec sa prédominance routière, la vie de quartier est restée complètement absente du secteur. Entre le bruit, la pollution et l'étroitesse des voies piétonnes, la population évite le secteur (en dehors des centres commerciaux) rendant ainsi impossible l'éclosion d'une économie locale et vivante. En rendant aux habitantes et habitants de l'espace sur la voie publique, où pourraient se développer des terrasses et espaces de détente, nous encouragerions une vie locale riche, ainsi que la création de commerces de proximité.

Végétalisation et désimperméabilisation

L'importance de l'axe qui comprend la route des Jeunes (pour rappel, un total de 7 voies + une voie de stationnement) implique un bétonnage très lourd, dans un quartier déjà peu végétalisé. Cela rend le quartier très vulnérable à l'effet d'îlot de chaleur, avec des pointes pouvant aller jusqu'à 7°C supplémentaires par rapport à la périphérie du canton. En utilisant l'espace libéré sur les voies de circulation, nous pourrions apporter une arborisation importante, qui créerait des espaces de fraîcheur et qui favoriserait la biodiversité, avec un couloir terrestre complémentaire à ceux apportés par la remise à l'air de la Drize et celle de l'Aire à venir.

Une temporalité cohérente avec nos objectifs

A travers ces différents axes, la requalification de la route des Jeunes, de la voie centrale et de l'autoroute A1a permettrait une amélioration importante de la qualité de vie des habitants du PAV, tout en prenant soin de notre environnement et de notre biodiversité.

Alors que la première étape de travaux du PAV arrive à terme, nous ne pouvons repousser cette réalisation. Le Conseil d'Etat étudie actuellement la requalification de l'axe, mais le temps n'est pas aux études qui impliquent des réalisations dans 10 ou 15 ans. Nous devons dès à présent arrêter un plan pour débiter sa réalisation, afin que le quartier soit prêt à accueillir ses habitantes et habitants, et qu'ils et elles puissent vivre dans un cadre sain qui promeuve une vie de quartier riche et responsable.

Il y a également urgence si nous souhaitons atteindre nos objectifs climatiques. Les pas à venir sont encore très importants, et seule une politique volontariste et ambitieuse nous permettrait d'atteindre notre objectif de réduction de 50% de notre empreinte carbone d'ici à 2030. Pour ce faire, des sources majeures d'émissions comme la mobilité motorisée, notamment à la route des Jeunes, doivent être prises en charge et minimisées dès maintenant.

En soutenant cette pétition, nous avons l'opportunité de transformer la route des Jeunes en un modèle de mobilité durable et de qualité de vie. C'est pourquoi la minorité défend le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat, afin d'appuyer une requalification rapide de l'axe autour de la route des Jeunes et la réalisation au plus vite des aménagements nécessaires.

Date de dépôt : 25 novembre 2024

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de Jean-Pierre Tombola

L'association Transport et environnement (ATE) a déposé cette pétition P 2211 et invite à une requalification rapide de la route des Jeunes sur son tronçon nord. La pétition propose également que le parking de l'Etoile soit supprimé et que le tronçon sud soit limité pour le trafic individuel motorisé tout en restant ouvert aux déplacements professionnels pour desservir la zone industrielle.

Lors des auditions, les pétitionnaires ont relevé que ce qui pose des questionnements est l'arrivée de l'autoroute A1 et que la voie centrale de la route des Jeunes se dirige jusqu'à la Jonction, avec sept voies de circulation infranchissables. Le nombre de voies est immense en plein quartier d'avenir pour Genève, le quartier du PAV. Pour rappel, le PAV prévoit la mise à ciel ouvert de la Drize, ce qui va améliorer la qualité de vie des habitants. La pétition de l'ATE est cohérente avec la vision du PAV dont le développement offre une opportunité urbanistique permettant de questionner à juste titre la pertinence du parking de l'Etoile et le maintien des sept voix sur la route des Jeunes en 2024.

Oser parler de la disparition du parking de l'Etoile et de la requalification et du redimensionnement de la route des Jeunes par la diminution du nombre de voies de 7 à 4 n'est pas un tabou.

Cette pétition attire l'attention sur la nécessité d'anticiper la réflexion et en vue d'entreprendre des mesures visant à préserver la qualité de vie des habitants de ce canton en mettant un accent particulier sur les aménagements nécessaires pour encourager le transfert modal (transports publics, mobilité douce, pistes cyclables, zones mixtes), lutter contre les îlots de chaleur et offrir plus d'espaces publics et de verdure à la population.

Il s'avère, en effet, que plusieurs projets de parkings souterrains sont prévus dans ce périmètre, raison pour laquelle le P+R Etoile doit disparaître si l'on veut pouvoir requalifier cet espace. Il a été rappelé en outre qu'un projet de 1200 places est prévu au Bachet-de-Pesay en lien avec la patinoire du Trèfle-Blanc.

Cette pétition a le mérite de rappeler que toutes les mesures d'anticipation des conséquences du réchauffement climatique, ainsi que des mesures permettant de diminuer les nuisances sonores et la pollution atmosphérique liées au trafic routier doivent être prises dès maintenant.

Par cette pétition, l'ATE demande la requalification de la route des Jeunes, la réduction de 7 voies à 4 voies avec une partie réservée à la mobilité douce. Il convient de rappeler que cette route est infranchissable par les piétons et cyclistes dans sa partie menant vers la Jonction faute d'aménagements.

L'ATE est consciente qu'il est nécessaire de maintenir l'accès pour les professionnels dans la partie sud de la route des Jeunes utilisée par les entreprises, mais il est nécessaire de réduire le trafic individuel motorisé.

En effet, il est prévu dans ce secteur un immense parking souterrain que Pictet est en train de construire alors que celui des Noirettes est vide. En cas de fermeture, il y aura assez de capacité d'absorber les places du P+R de l'Etoile. Outre les déplacements individuels motorisés, de nombreuses personnes souhaitent également se déplacer autrement et se rendre au travail en utilisant d'autres moyens de transport moins polluants. Il convient de leur offrir les possibilités de le faire.

Mesdames et Messieurs les députés, lorsqu'on évoque la question de la pollution de l'air, des nuisances sonores et de leurs conséquences sur la santé, tous les groupes politiques représentés dans notre parlement s'accordent à dire qu'il faut faire quelque chose. L'accroissement constant du trafic individuel motorisé et l'urbanisation galopante créent des nuisances sonores qui préoccupent la population et sont devenues un enjeu de santé publique à ne pas négliger. La population désire habiter des quartiers sans nuisances sonores, sans pollutions de l'air, bref, les habitants désirent habiter des quartiers calmes, et il convient d'en tenir compte dès à présent.

Cette pétition de l'ATE s'inscrit dans l'esprit de prévention et d'anticipation des mesures visant l'amélioration de la qualité de vie des habitants de ce canton.

Mesdames et Messieurs les députés, pour toutes ces raisons, la deuxième minorité votera le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat et vous invite à faire de même.