



Accueil | Genève | A1: la gauche genevoise et Bernex contre l'élargissement

Abo **Mobilité à Genève**

La gauche et des communes s'opposent à l'élargissement de l'A1

Berne veut élargir l'autoroute de contournement genevoise d'ici à 2045. Pour les milieux écologiques, c'est un choix antidémocratique.



Emilien Ghidoni

Publié: 23.06.2026, 06h36

Notre offre de lancement



CHF 1.00 ~~15.80~~ les 4 premières semaines.
Puis CHF 2.50 par semaine pendant un an.

J'en profite!

Résiliable à tout moment.



L'autoroute A1 est souvent congestionnée, d'où la volonté fédérale de l'élargir.

Lucien FORTUNATI

En bref:

- La Confédération prévoit d'investir 4 milliards de francs dans les infrastructures de mobilité genevoises.
- L'élargissement de l'A1 entre Bernex et Perly suscite une forte opposition des milieux écologiques et agricoles.
- Le tronçon ferroviaire Morges-Perroy a été repoussé, au détriment des cantons romands selon les critiques.

Genève va toucher une coquette somme de la part de la Suisse pour étoffer ses infrastructures de mobilité. La Confédération prévoit d'injecter 4 milliards de francs dans notre canton, pour développer la route et agrandir la gare Cornavin.

Le Département de la santé et des mobilités ([DSM ↗](#)) s'est réjoui de cette annonce. Mais il y en a pour qui celle-ci ne passe pas. Les milieux écologiques ainsi que diverses communes s'opposent à la décision d'élargir l'A1 entre Bernex et Perly. Ils dénoncent un choix à contre-courant des besoins du canton, alors que Berne s'apprête à créer au moins deux nouvelles voies sur cet axe.

Élu municipal Vert à Bernex, Antoine Mayerat est révolté par l'idée que l'autoroute traversant sa commune soit élargie. Il craint que cela n'augmente le passage de véhicules sur les voies d'accès dans Bernex.

Décision «antidémocratique»

«Mais surtout, c'est une décision qui fait fi de la volonté populaire, s'indigne-t-il. En 2024, la population du canton avait refusé à 57% un [élargissement des autoroutes](#) au niveau suisse. À Bernex, 55% des votants étaient contre. C'est un choix antidémocratique. Genève a besoin de plus de trains et de transports publics, pas d'une autoroute attirant toujours plus de voitures!»

Il rappelle aussi qu'avec un seul petit tronçon élargi, les bouchons aux heures de pointe se reporteront sur une autre partie de l'autoroute. L'écologiste a donc fait valider une résolution par le délibératif de sa commune, appelant ce dernier à s'opposer officiellement à l'élargissement de l'A1.

Diverses associations paysannes et de protection de la nature, comme Pro Natura, le WWF ou Uniterre alertent aussi sur les conséquences d'un tel élargissement. Plusieurs surfaces agricoles seraient rasées par les travaux, dont près de 12'000 mètres carrés définitivement.

La section genevoise de l'Association transports et environnement (ATE), elle, s'insurge contre la priorisation de la route par rapport

au rail. Dans le message du Conseil fédéral, Berne a repoussé la réalisation du tronçon ferroviaire Morges-Perroy. Celui-ci doit lancer un projet de dédoublement de la voie ferroviaire Genève-Lausanne.

Le rail oublié?

«Une fois encore, on sent l'influence d'Albert Rösti, déplore Matthieu Jotterand, vice-président de l'ATE Genève. Pour développer le rail dans les métropoles suisses alémaniques ou pour le tourisme dans les Alpes, il y a des moyens. Mais lorsqu'il s'agit de la Suisse romande, on refuse d'investir.» Il estime que les solutions «technophiles» proposées par Berne pour désengorger la ligne le long du Léman ne sont que des mirages.

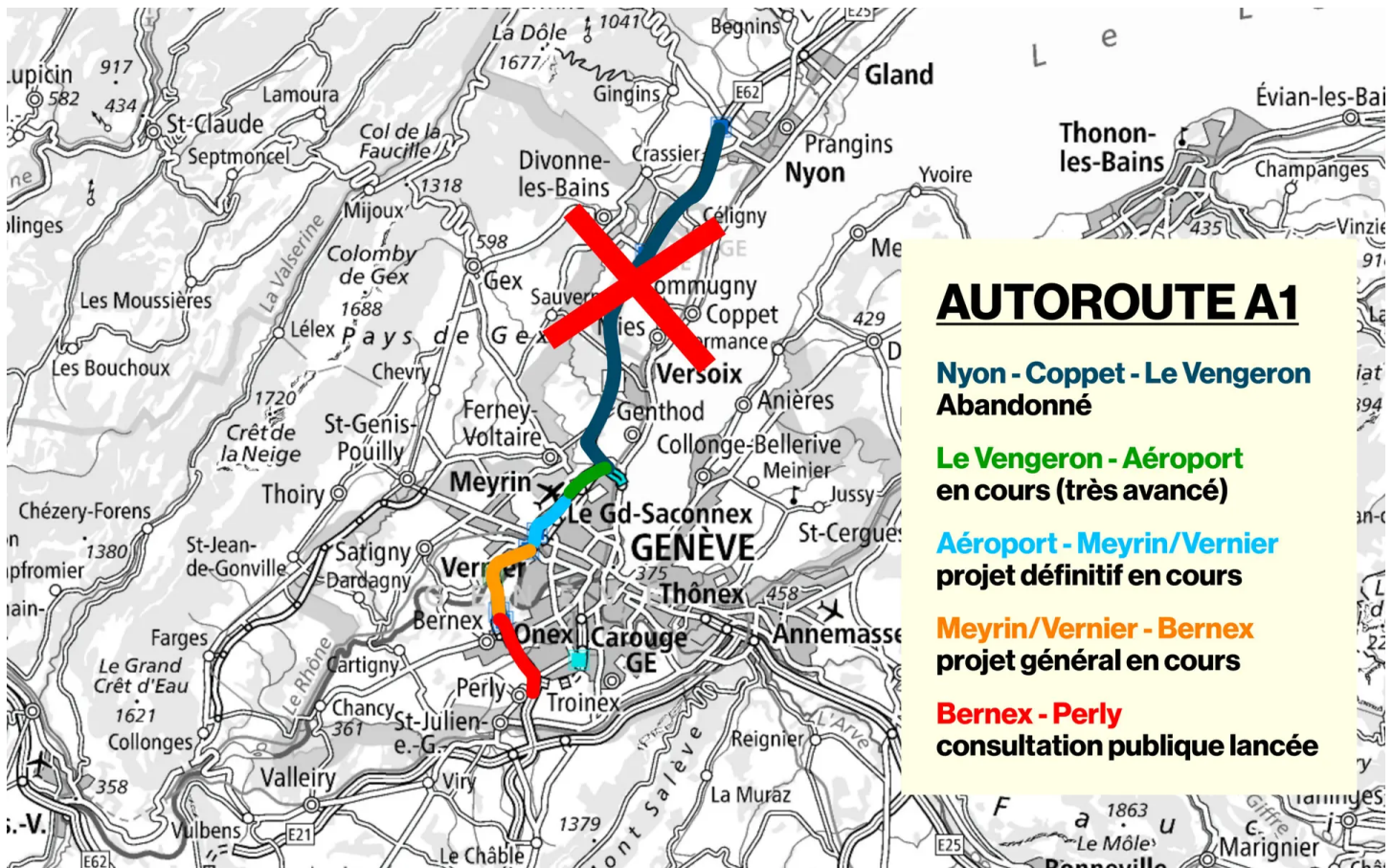
«La seule solution est de dédoubler les rails, car on reste exposés à des accidents bloquant tout le trafic. D'autant que la route a un effet aspirateur: après son élargissement, encore plus de voitures l'emprunteront. Elle sera à nouveau congestionnée dans quelques années», plaide Matthieu Jotterand.

Il regrette aussi que le projet de métro reliant le Jura au Salève porté par le Canton (LJLS) n'ait pas été priorisé. Tout comme lui, le coordinateur romand d'actif-traffic Thibault Schneeberger estime que la LJLS répondrait aux mêmes besoins que l'élargissement de l'A1, de manière plus écologique.

Un large front se constitue

Mais il critique aussi l'attitude du Conseil d'État genevois, qui souhaite déplacer le trafic de la moyenne ceinture urbaine vers l'autoroute. «Ça ne suffit pas. Aujourd'hui, l'objectif est clair: il faut réduire la circulation, pas la déplacer.» Le membre d'actif-traffic alerte aussi sur la volonté plus large des autorités suisses d'élargir

à terme toute la portion genevoise de l'A1 (*voir carte ci-contre*).



Une carte des différents projets d'élargissement en cours.
actif trafic

«C'est une stratégie de saucissonnage, pour mieux faire passer la pilule. Mais nous ne sommes pas dupes: notre combat porte sur l'ensemble de l'A1.» Les opposants à l'élargissement n'ont pas encore de stratégie définie. Ils admettent que lancer un référendum national aurait peu de chances de fonctionner.

«Pour l'instant, nous voulons surtout réunir une large alliance. Nous sommes en contact avec d'autres milieux agricoles, pour élargir le front des paysans», annonce Thibault Schneeberger.

NEWSLETTER

«Dernières nouvelles»

Vous voulez rester au top de l'info? «Tribune de Genève» vous propose deux rendez-vous par jour, directement dans votre boîte e-mail. Pour ne rien rater de ce qui se passe dans votre canton, en Suisse ou dans le monde.

[Autres newsletters](#)

Se connecter

Emilien Ghidoni est journaliste à la rubrique genevoise depuis août 2022. Il couvre en particulier les questions de mobilité au sein du canton de Genève et la commune de Vernier. Il est titulaire d'un Master en journalisme à l'Académie du journalisme et des médias à l'Université de Neuchâtel et d'un Bachelor en relations internationales. [Plus d'infos](#)

✕ @emilien_ghidoni

Vous avez trouvé une erreur? [Merci de nous la signaler.](#)

272 commentaires