



Signataire : Julien Nicolet-dit-Félix

Date de dépôt : 19 janvier 2026

Question écrite

Route de Sézegnin et ailleurs (?) – Que faire contre la disparition des bandes cyclables ?

En mai 2011, le peuple genevois acceptait l'initiative 144 elle-même à la base de la loi sur la mobilité douce dont l'objectif était, entre autres, d'assurer la continuité d'un réseau cyclable sur l'entier du réseau primaire et secondaire cantonal.

Or, entre août et septembre 2025, d'importants travaux ont conduit au remplacement complet du revêtement de la route de Sézegnin (entre Laconnex et Sézegnin). A l'issue des travaux, les usagers du tronçon ont eu le plaisir de découvrir un magnifique revêtement parfaitement lisse. En revanche, lorsque, après quelques jours d'attente, le marquage au sol a été effectué, les cyclistes ont réalisé que les bandes cyclables qui préexistaient n'avaient pas été redessinées, à tout le moins sur la partie avusienne du tronçon (une seule bande étant par contre tracée, en direction de la campagne, sur le tronçon laconnésien).

La nouvelle version du tronçon est incontestablement plus dangereuse pour les cyclistes, non seulement du fait de la disparition des bandes cyclables, mais également de l'amélioration du revêtement (et de l'élargissement manifeste de la chaussée, s'il ne s'agit pas d'un effet d'optique dû à la disparition des bandes cyclables) qui incite les automobilistes à circuler plus rapidement (voir les deux photos présentées plus loin pour s'en convaincre).

Or, dans son périodique *Avusy Actualités* de décembre 2025, la commune informe les résidents qu'elle regrette vivement la disparition des bandes cyclables, « due au changement de l'art. 74 al. 2 de l'ordonnance fédérale sur

la signalisation routière (OSR) »¹ et qu'elle fait tout son possible pour trouver une situation satisfaisante.

Or, vérification faite, l'alinéa concerné (il s'agit en fait de l'art. 74a) impose une séparation centrale de la chaussée pour permettre la mise en place de bandes cyclables, ce qui est le cas en l'espèce (à l'exception d'un court tronçon), comme le démontrent les photographies dont les liens sont en note² et ³.

Sur la base de ces constats, je vous remercie donc de répondre aux questions suivantes :

- *Confirmez-vous que l'OSR empêche la réinstallation de bandes cyclables sur ce tronçon et, si oui, sur la base de quel article (celui invoqué par la commune ne correspondant manifestement pas à la situation) ?*
- *Y a-t-il d'autres situations similaires dans le canton, où des travaux ont conduit à la disparition d'infrastructures cyclables, du fait de la modification du droit fédéral ?*
- *Quelle(s) solution(s), en partenariat avec la commune (ou les communes si le cas existe ailleurs), l'Etat propose-t-il pour assurer aux cyclistes un niveau de sécurité au minimum comparable à la situation antérieure et mettre le tronçon (et d'éventuels autres tronçons analogues) en conformité avec la LMD ?*
- *Comment sont comptabilisées ces pertes de réseau cyclable dans le cadre de l'action 1 du Plan d'actions des mobilités actives : « ... en réalisant des aménagements efficaces, confortables et sécurisés pour les piétons et les cyclistes (+ 80 km d'aménagements) » ?*

¹ *Avusy Actualités*, n° 68, p. 9 – non encore en ligne au moment de la rédaction de la question, mais vraisemblablement bientôt disponible sous :

<https://www.avusy.ch/bulletin-communal-dinformation/>

² Photographie personnelle, prise le 7 novembre 2025 :

<https://kdrive.infomaniak.com/app/share/106803/eecb1bae-857c-45e2-b71e-a5de96d6c988>

³ Il est à noter que, avant les travaux, il n'y avait pas de marque centrale, mais des bandes cyclables, comme on pourra le constater sur cette photo « Street View », prise approximativement au même endroit :

<https://maps.app.goo.gl/YVAhQkq9G8fNXK159>