



Date de dépôt : 18 mars 2026

Réponse du Conseil d'Etat
à la question écrite de Julien Nicolet-dit-Félix : Route de
Sézegnin et ailleurs (?) – Que faire contre la disparition des
bandes cyclables ?

En date du 23 janvier 2026, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

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/eeeb1bae-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/YVAhOkq9G8fNXK159>

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

L'alinéa 2 de l'article 74a de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière, du 5 septembre 1979 (OSR; RS 741.21), empêche effectivement le canton de Genève de maintenir la situation qui prévalait jusqu'à présent. Cette disposition a été introduite lors de la révision de l'OSR du 24 juin 2015, avec un délai fixé au 31 décembre 2020 pour l'application des nouvelles dispositions. Dans les commentaires détaillés de l'Office fédéral des routes (OFROU), il est précisé que « le nouvel art. 74a, al. 2 interdit ce qu'il est convenu d'appeler les « chaussées à voie centrale » (chaussées sans séparation des deux moitiés par une marque, mais avec des bandes cyclables des deux côtés de la chaussée) en dehors des localités et aux intersections en raison de leur dangerosité ».

Toutefois, l'alinéa tel que rédigé pouvait laisser entendre qu'il était possible de réaliser conjointement la ligne médiane et la bande cyclable, même si l'espace dévolu à la circulation des véhicules entre les 2 lignes était trop restreint, obligeant ainsi les véhicules à rouler en permanence, soit partiellement sur la bande cyclable, soit sur la voie en sens inverse.

Afin de clarifier la situation, la révision de l'OSR soumise par le Conseil fédéral au Parlement le 19 décembre 2025 prévoit l'introduction d'un nouvel alinéa à l'article 74, précisant que « la chaussée ne peut être séparée en plusieurs voies de circulation que si les véhicules peuvent se croiser et circuler de front sans empiéter sur une voie de circulation contiguë et sans danger. Dans les localités, la mise en place de bandes cyclables des deux côtés de la chaussée sans séparation des deux moitiés de la chaussée par une marque demeure réservée ».

Cette modification plus restrictive a été décidée pour des raisons de sécurité, à la suite d'études concluant qu'à vitesse élevée (hors agglomération), la voie centrale banalisée (sans ligne médiane) peut donner aux cyclistes un sentiment de sécurité qui ne correspond pas à la réalité et qui constitue donc une source de danger. Il reste néanmoins possible de maintenir une bande d'un seul côté de la chaussée sans délimitation médiane, pour autant que la largeur de la route le permette.

Dès lors, au regard de la largeur actuelle de la chaussée sur la route de Sézegnin, il est impossible de réinstaurer des bandes cyclables sans contrevenir à l'OSR.

Le canton de Genève est globalement fortement impacté par cette modification légale, avec 35,1 km de bandes cyclables répartis sur 18 tronçons distincts de « chaussées à voie centrale » en dehors des localités, dont 31,5 km sur le réseau cantonal. Le maintien de ces aménagements à l'identique nécessiterait l'élargissement systématique des routes concernées, avec souvent des acquisitions foncières sur des parcelles agricoles ou en zone forestière, y compris parfois un impact sur les surfaces d'assolement (SDA). Dans ce contexte, chaque tronçon a fait l'objet d'une analyse portant notamment sur son inscription actuelle dans le réseau cyclable d'intérêt cantonal, la fréquentation actuelle, la pente de la route, les éventuels projets prévus et la possibilité de maintenir la bande cyclable dans un sens de circulation avec ou sans mesures d'accompagnement, ceci avec l'objectif d'assurer la sécurité optimale des usagères et usagers.

A la suite de ces analyses, différentes solutions ont été envisagées :

- déplacement du panneau d'entrée de localité possible pour mettre le tronçon « en localité » : concerne 1 tronçon de la route de Vandœuvres permettant de conserver 0,6 km de bandes cyclables;
- maintien des bandes cyclables dans l'attente de la réalisation de projets d'aménagements spécifiques d'ici 2028 : concerne 3 tronçons avec 7 km d'aménagements cyclables maintenus;
- conservation des marquages cyclables dans 1 sens de circulation seulement dans la mesure du possible, avec dans certains cas un itinéraire alternatif (déviation de maximum 5 minutes supplémentaires) sur du réseau communal apportant un meilleur degré de sécurité pour les cycles moyennant des mesures d'accompagnement à étudier (balisage, réfection du revêtement, baisse de vitesse, interdiction sauf ayant droit, etc.) : concerne 13 tronçons de 26,2 km d'aménagements cyclables, pour lesquels 13,2 km sont conservés et où des études seront menées sur l'itinéraire actuel ou alternatif pour compenser les 13 km supprimés;
- effacement des marquages dans les 2 sens de circulation : concerne 1 tronçon non compris dans le réseau cyclable d'intérêt cantonal avec la suppression de 1,3 km d'aménagements cyclables.

Ce processus a permis de préserver un maximum d'aménagements cyclables existants (20,8 km), même s'il reste 14,3 km de bandes cyclables qui ne peuvent être maintenues, dont fait partie la route de Sézegnin, et pour lesquelles une réflexion sera menée pour réaliser des aménagements cyclables sur l'itinéraire actuel ou sur un itinéraire alternatif, dans le cadre de la loi fédérale sur les voies cyclables, du 18 mars 2022 (RS 705). Le canton de Genève travaille en effet actuellement, en coordination avec les communes et les associations intéressées, à la mise en œuvre de cette loi fédérale, qui demande aux cantons de planifier, d'ici à la fin 2027, 2 réseaux cyclables distincts interconnectés et sécurisés (déplacements quotidiens et déplacements de loisirs) et de les réaliser d'ici 2042. Dans ce cadre, selon la faisabilité des projets et de l'importance de la route dans la hiérarchie du réseau de voies cyclables, les tronçons qui auront été supprimés à la suite de l'application de la dernière modification de l'OSR vont donc faire l'objet d'études en vue de proposer des projets d'équipements cyclables.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :

Thierry APOTHÉLOZ