

Initiative : Interpellation

Titre : Obligations et interdictions de direction pour les véhicules, quelle pertinence ?

Initiant(s) : Julien Joliat (PLR) et consorts

Chaque mesure de restriction a un coût qu'on omet de chiffrer : le temps perdu par celles et ceux qui la subissent et le Co2 lié à un trajet rallongé. Un signal en plus n'annule pas un trajet, il l'allonge. Une interdiction d'obliquer ne fait pas disparaître un automobiliste, elle le contraint à tourner, chercher un autre passage, parfois revenir sur ses pas, avec des kilomètres et des minutes perdus qui, paradoxe qu'on préfère ignorer, augmentent le trafic au lieu de le réduire. Et ce trafic ne s'évapore pas : il se déplace vers un axe voisin qui n'a rien demandé. Dévier la circulation d'un quartier pour le protéger, c'est reporter la nuisance sur un autre, souvent sans que ce dernier ait eu voix au chapitre. Une politique de restriction menée rue par rue, sans vision d'ensemble, ne résout rien : elle choisit simplement qui doit encaisser le report.

Toute mesure durable de réglementation locale du trafic matérialisée par un signal de prescription fait l'objet d'un arrêté formel, motivé et publié (art. 3 al. 4 LCR, art. 107 al. 4 OSR). Le droit fédéral pose deux exigences permanentes à leur égard. D'une part, toute mesure restrictive doit respecter le principe de proportionnalité, la variante restreignant le moins possible la circulation devant être privilégiée (art. 107 al. 5 OSR). D'autre part, l'autorité doit faire enlever les signaux devenus inutiles, obligation inscrite dans l'ordonnance depuis 1979 et élargie lors de la révision entrée en vigueur le 1er juillet 2026.

La présente question porte exclusivement sur les interdictions de circuler, les sens uniques et sens interdits, les interdictions d'obliquer et les obligations de direction. Elle ne porte ni sur les zones 30, ni sur les zones de rencontre, ni sur les limitations de vitesse, ni sur les mesures de modération du trafic, qui relèvent de choix de politique de mobilité distincts. Elle ne requiert aucune étude nouvelle, mais des données de gestion dont l'administration dispose du fait même de ses décisions.

1. Combien d'arrêtés de circulation instaurant sur le domaine communal une interdiction de circuler, un sens unique ou sens interdit, une interdiction d'obliquer ou une obligation de direction ont-ils été adoptés depuis 2016, année par année ?
2. Sur la même période et selon le même découpage annuel, combien de telles mesures ont-elles été abrogées ? Quel est le solde net ?
3. Combien de signaux de prescription relevant de ces catégories sont actuellement implantés sur le domaine communal ? La Ville tient-elle un inventaire ou cadastre de sa signalisation, sous quelle forme, par quel service et à quelle fréquence de mise à jour ?

Conseil communal de Lausanne

4. Comment la Municipalité s'acquitte-t-elle de l'obligation de faire enlever les signaux devenus inutiles ? Existe-t-il un processus de réexamen périodique des mesures en vigueur, à quelle fréquence et sous la responsabilité de quel service ?
5. Sur quelle base la Municipalité considère-t-elle que les mesures adoptées soient nécessaires et proportionnées au sens de l'art. 107 al. 5 OSR ?
6. La Municipalité a-t-elle été saisie de doléances émanant de la population, des services d'urgence, des livreurs, des artisans ou des services de soins à domicile au sujet des itinéraires imposés par ces mesures ? Quelles suites y ont été données ?
7. Une étude d'impact environnemental a-t-elle été effectuée sur l'effet de la pose de signaux et l'effet induit par la déviation du trafic en matière de CO2 ?
8. Quelles données quantitatives et qualitatives peuvent-elles justifier des signaux d'obligation de direction situés Ch. Des Grandes-Roches / Av. du Mont-Blanc (direction Valais) et Rue Couchirard / Rue de Genève (direction Lac) ?

Lausanne, le 15.09.2026

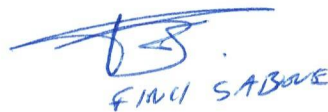
Julien Joliat, Conseiller communal PLR et consorts :


Diane Wild


I. Arny


V. Hurni


B. Henry


F. SABAT