

DIRECTION DES TRAVAUX
DIRECTION DE POLICE ET DES SPORTS
DIRECTION DES FINANCES
DIRECTION DE LA SECURITE SOCIALE
ET DE L'ENVIRONNEMENT

**Réponse à la motion de M. Philippe Vuillemin
demandant à la Municipalité un rapport sur les mesures prises et à prendre, pour que
nos aînés se sentent intégrés dans les décisions d'urbanisme et de circulation dans notre ville**

Rapport-préavis n° 82

Lausanne, le 8 avril 1999

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

Si la préservation de bonnes conditions de vie pour les personnes âgées est une préoccupation constante de notre société au cours de la seconde moitié du vingtième siècle (dès la création de l'AVS), il n'est toutefois jamais aisé de déterminer si cette attention est « suffisante », compte tenu de la situation des différentes catégories d'habitants et de notre richesse à un moment donné.

La notion de « personne âgée » est elle-même en constante évolution. Il y a quelques décennies encore, c'était quelqu'un qui, à soixante-cinq ans, cessait sa vie « active » et était dès lors considéré comme en marge de la société. On sait le chemin parcouru, puisqu'il est fréquent aujourd'hui de voir des personnes ayant largement dépassé huitante ans qui sont restées très actives, qui conduisent, voyagent, consomment, etc., et qui, surtout, se font une fierté de ne pas être dépendantes. Dans le même temps, la situation économique a également bien évolué. S'il est indéniable qu'il y a encore trop de retraités qui doivent se contenter de rentes AVS insuffisantes, on ne peut plus se satisfaire de l'équation simpliste « personnes âgées = personnes nécessiteuses », en particulier grâce à la généralisation du deuxième pilier. Ce fait a d'ailleurs été bien compris par tous ceux qui ont fait de cette population leur marché cible. Depuis la montée du chômage et l'instabilité de l'emploi, on sait que l'âge n'est plus un critère d'identification de la fragilité économique.

Ces diverses considérations incitent la Municipalité à répondre comme suit aux questions soulevées par la motion de M. Philippe Vuillemin, qui lui a été renvoyée le 29 septembre 1998 ¹.

2. Examen des propositions du motionnaire

Cela étant exposé, la Municipalité répond ainsi aux propositions formulées :

1. Il n'y a pas toujours un trolleybus devant la porte. Les taxis existent, ils restent onéreux ; le transport handicap n'est pas fait pour tout le monde.

Proposition : l'abonnement bleu est synonyme de tarif réduit pour les taxis en zone 1.

¹ BCC, 1998, tome II, séance n° 15 (à paraître)

Réponse

« L'abonnement bleu-blanc » étant disponible pour tous les Lausannois, on suppose que le motionnaire imagine que le tarif réduit serait accordé aux seules personnes âgées. La formulation du problème est cependant ambiguë. « Il n'y a pas toujours un trolleybus devant la porte » laisse entendre qu'il y a un problème d'accessibilité physique au déplacement. Pourtant, on peut considérer que les personnes aptes à utiliser les bus ont, pour la plupart, suffisamment d'indépendance pour se rendre à un arrêt, généralement assez proche de leur domicile compte tenu de la densité de notre réseau. « Les taxis restent onéreux... » fait penser que l'obstacle est économique. Or, on l'a rappelé plus haut, l'âge n'est plus aujourd'hui synonyme de pauvreté. La prise en charge d'une partie du coût des déplacements en taxis des personnes âgées par la collectivité serait donc injuste par rapport à d'autres catégories en difficulté.

On peut rappeler ici qu'outre Transport handicap, le Service d'entraide bénévole (SEB) organise à Lausanne un transport à la demande. Pour autant que la réservation ait été annoncée quarante-huit heures à l'avance, le déplacement est assuré pour le prix forfaitaire, à l'intérieur de la Ville, du montant du ticket de bus. A l'extérieur, une participation aux frais de quarante centimes par kilomètre est demandée. Cette association fournit d'ailleurs d'autres prestations pour les personnes âgées, des visites ou une aide pour faire les paiements par exemple.

Notons encore que le guide « Aînés, handicapés / où, qui, comment, combien, quand ? », édité par le service des assurances sociales de la Ville, mentionne également les services offerts par la Croix-Rouge, principalement par les transports à caractère médical.

2. *Une personne âgée, lausannoise de vieille date, aime aussi revoir de temps en temps son centre-ville.*

Proposition : même si c'est difficile à mettre en place, ce n'est pas une raison pour ne pas prévoir dans la zone de l'hyper-centre, des places de dépose et de reprise des personnes âgées en comptant un temps suffisant pour cela.

Réponse

Là aussi, c'est vraisemblablement moins l'âge que le degré de dépendance qui est déterminant pour fixer les modalités d'accès.

L'accès aux zones piétonnes pour les personnes âgées ou à motricité réduite est toujours possible. En effet, suite à une décision récente de l'Autorité, si ces dernières se déplacent au moyen d'un taxi, celui-ci est autorisé à se rendre dans le centre-ville et plus particulièrement dans les zones piétonnes, ceci en se conformant à la signalisation qui leur est destinée. Quant aux personnes qui peuvent encore conduire et ne justifiant pas des mesures réservées aux handicapés, elles doivent respecter la signalisation et utiliser les parkings souterrains qui se trouvent relativement proches du centre-ville.

Pour ce qui est des personnes handicapées, la Municipalité a, récemment, étendu les possibilités d'accès au centre-ville à titre d'essai, ceci en réponse à une demande de l'Association suisse des invalides (ASIV).

Ainsi, il est possible d'accéder aux endroits suivants, uniquement pour venir prendre en charge ou déposer des objets ou marchandises, à l'exception des jours de marché (soit le mercredi matin et le samedi matin) :

rue Haldimand, rue Saint-Laurent (tronçon plat uniquement), rue Pichard, bas de la rue de la Louve (débouché sur la place Pépinet), entrée ouest de la rue de la Tour, places Saint-François et Grand-Saint-Jean.

Bien évidemment, tout conducteur pénétrant dans la zone piétonne doit circuler à allure réduite et n'utiliser cette possibilité qu'en cas de réelle nécessité. En outre, l'autorisation « handicapé » sera placée visiblement derrière le pare-brise du véhicule.

En outre, les limites horaires indiquées sur la signalisation verticale, permettant aux livreurs d'avoir accès aux rues piétonnes, doivent être respectées.

3. *Grâce à l'informatique, on connaît, ou devrait connaître, la composition par tranches d'âges de nos quartiers. Bien sûr elle varie, mais lentement seulement avec le temps ; dès lors, on peut parfaitement prendre des mesures pour quelques années seulement.*

Propositions :

- a) *bien dégager les trottoirs l'hiver dans ces quartiers ;*
- b) *insister encore et toujours à ce que les vélocipédistes n'utilisent pas les trottoirs.*

Réponse

- a) Lors de chutes de neige, tous les moyens d'intervention du service des routes et voirie sont mis en œuvre. En outre, lorsque cela s'avère nécessaire, des entreprises privées (selon convention avec les associations de camionneurs) et du personnel auxiliaire (chômeurs) renforcent les effectifs du service. Actuellement, le personnel du service des routes et voirie assure la viabilité de quelque 269 kilomètres de trottoirs. A cela s'ajoute le déneigement mécanique de 217 kilomètres de chaussées.

Dans le détail, les ateliers et magasins de la Ville assurent prioritairement le déneigement mécanique et le salage des routes principales desservies par les transports publics. Dans une seconde étape, ils interviennent sur les autres artères lausannoises.

Simultanément, en première urgence, le personnel des secteurs de voirie assure manuellement, et à l'aide d'engins de chantier, la viabilité d'un trottoir sur deux sur les routes principales desservies par les transports publics, ainsi que les arrêts TL et les passages de sécurité. Dans un deuxième temps, il déneige le second trottoir des artères principales et tous ceux des voies secondaires.

Le personnel du service des routes et voirie fait le maximum pour permettre le déplacement des piétons et de la circulation automobile dans de bonnes conditions. Il n'est pas envisageable d'intensifier les interventions actuelles compte tenu des moyens humains et mécaniques à disposition.

Enfin, si la connaissance de la composition démographique des quartiers devait influencer les interventions de déneigement, on pourrait multiplier les bonnes raisons d'en fixer les priorités : on pourrait tout aussi bien en effet décréter qu'il faut d'abord dégager ceux où il y a un grand taux d'actifs qui doivent se rendre tôt le matin à leur travail, ou de nombreuses jeunes familles devant amener leurs enfants à la garderie avec une poussette, etc.

- b) Certains trottoirs ou rues piétonnes sont autorisés aux cycles. Dans la pratique, le partage harmonieux de ces espaces par les différents usagers dépend d'abord du comportement, généralement correct. Il est vrai qu'une minorité de cyclistes outrepassent leurs droits, soit par une vitesse excessive, soit en roulant dans des secteurs où ils sont indésirables. C'est pourquoi, le corps de police s'efforce d'intensifier le contrôle et l'éducation.
4. *La personne âgée est souvent isolée : recevoir des visites est très important. On doit aussi rappeler que la prise en charge à domicile peut exiger une longue présence auprès d'une personne âgée, d'une amie ou d'un parent...*

Proposition : en zone macaron, un macaron de visite doit être créé.

Réponse

En vertu d'une délégation fondée sur l'article 11 du Règlement sur la circulation et le stationnement, du 5 mai 1992, la Direction de police et des sports délivre et gère les autorisations spéciales ; ces dernières sont octroyées, en raison de nécessités particulières (entreprises de déménagement, clients des hôtels, ramoneurs officiels, dépanneurs, etc.), en faveur des personnes handicapées ou encore pour le service d'urgence, les médecins et le personnel médico-social qui effectuent régulièrement des visites à domicile.

En 1997, quelque 3'600 autorisations ont été délivrées à des automobilistes se trouvant dans l'impossibilité de respecter les restrictions en vigueur, notamment au centre-ville.

Dès le 15 avril 1999, un nouveau concept d'autorisation est entré en vigueur pour la zone macarons. Les tarifs ont été simplifiés. Les autorisations pour le centre-ville coûtent seize francs la journée et huit francs la demi-journée, et celles pour la périphérie du centre, avec parcage possible en zone bleue « macarons » ou sur cases avec parcomètre, sont au prix de huit francs la journée et de quatre francs la demi-journée.

Concrètement, ces autorisations se présentent sous la forme de cartes à gratter que les usagers peuvent acheter à l'avance et valider par un grattage le jour de l'utilisation.

5. *Le maintien à domicile nécessite des soins et donc une activité importante de plusieurs catégories socioprofessionnelles.*

Proposition : réunir lesdites catégories pour élaboration d'un signe distinctif permettant des facilités clairement définies de parking et de déplacement.

Réponse

Le Règlement sur la circulation et le stationnement de la Commune précise, à son article 11 :

« La Municipalité peut accorder des autorisations spéciales permettant de déroger à la limitation de la durée de stationnement et à d'autres prescriptions de la circulation, aux conditions qu'elle fixe, notamment :

- a) en raison de nécessités particulières (...);
- b) en faveur des handicapés ;
- c) pour le service d'urgence, les médecins et le personnel médico-social, qui font régulièrement des visites à domicile.

La Municipalité peut déléguer à la Direction de police et des sports la compétence d'octroyer des autorisations spéciales pour une durée de trois ans au maximum, mais renouvelables ».

Les dispositions administratives existantes permettent donc de donner une réponse positive aux cas évoqués par le motionnaire sans qu'il soit nécessaire de créer au surplus un signe distinctif.

6. *Même si elles craignent d'habiter au rez-de-chaussée, les personnes âgées auraient tout à gagner à vivre dans les étages inférieurs des maisons, et à pouvoir accéder facilement aux trottoirs qui se devront d'être larges devant la porte d'entrée.*

Proposition : dans l'étude de chaque plan partiel d'affectation, on est prié de concevoir l'urbanisme sous l'angle de l'usager âgé.

Réponse

L'urbanisme en général, celui de Lausanne en particulier, sort d'une longue période où il s'est agi, trop souvent, d'adapter la ville aux développements de la motorisation. Fréquemment, cette adaptation s'est faite aux dépens des piétons, qui ont vu leur espace de déambulation peu à peu diminué.

Depuis quelques années, cependant, on a assisté à une prise de conscience des abus constatés dans ce domaine. Dans son plan directeur, adopté par le Conseil communal le 5 septembre 1995, notre Commune a su faire preuve d'esprit d'innovation, puisqu'elle fait partie des premières à avoir clairement choisi d'inverser cette tendance, de réhabiliter l'espace public, ceci en priorité en faveur de ceux qui se déplacent à pied et avec les transports publics. C'est ainsi d'ailleurs que les aménagements de voirie sont aujourd'hui le plus généralement synonymes d'élargissement de trottoirs ou de création d'espaces piétonniers. Ceci au profit de toutes les catégories d'usagers, quel que soit leur âge, et il est heureux que la génération qui a contribué ou assisté à la dégradation de ces espaces puisse également en profiter.

Pour ce qui est de l'étude des plans partiels d'affectation, la règle est de rechercher des conditions d'habitabilité optimales, ceci indépendamment de l'âge des résidents futurs qui sont, par définition, inconnus. Aussi, l'ensemble des conditions imposées aux constructeurs, qu'il s'agisse de la verdure, des limites d'exposition au bruit ou des commodités d'accès, par exemple, doit-il bénéficier à tous. Il n'existe pas d'urbanisme pour vieux ou d'urbanisme pour enfants, mais un bon urbanisme qui s'efforce de rendre la ville agréable à tous, et aux plus faibles en priorité.

- 7. Dans le même ordre d'idée, mais j'admets que ça dépasse un peu le cadre du titre de ma motion et même si nous savons que c'est psychologiquement difficile, la Ville se doit de favoriser, chaque fois qu'elle le peut, dans le cadre des appartements et immeubles qui lui appartiennent, les échanges d'appartements permettant à une personne âgée de vivre certes dans un milieu plus petit, mais qui se révèle souvent plus commode pour elle.*

Réponse

Comme le changement d'appartement du couple désirant un logement plus grand consécutivement à l'agrandissement de la famille, la volonté d'une personne âgée de quitter son appartement, qu'elle occupe souvent depuis de très nombreuses années, pour un logement plus petit est traité avec bienveillance par le service des gérances de la Ville. Ceci n'intervient bien sûr que sur demande exclusive de la personne intéressée ou de son entourage dûment habilité à présenter une telle démarche.

Le service des gérances favorise, chaque fois qu'il le peut, les échanges d'appartements. Il est à noter néanmoins que, pour des raisons probablement d'ordre affectif, les demandes en la matière demeurent relativement rares.

Certains des immeubles de logements appartenant à la Commune sont subventionnés. Le service de l'environnement, de l'hygiène et du logement (SEHL) veille à l'application des lois cantonales et fédérales régissant ce domaine.

Dans les constructions récentes, les barrières architecturales sont absentes, les salles de bains (douche) des petits logements sont utilisables par des personnes handicapées. Les candidatures à la location de personnes âgées sont reçues avec attention, tout particulièrement dans le centre de la ville, où beaucoup d'entre elles aiment à habiter. En outre, les personnes au bénéfice d'une rente AI ou AVS peuvent demeurer dans leur logement alors qu'il y aurait réglementairement sous-occupation. Enfin, en cas de rénovations importantes, nécessitant des déménagements, les personnes âgées sont informées et aidées concrètement de manière très attentionnée par le service des gérances.

8. *Ne pourrait-on pas ajouter aux multiples commissions extraparlimentaires, entre celle de la jeunesse et celle des cimetières, celle de « l'être âgé dans la ville » ?*

Réponse

Les différentes réponses aux propositions concrètes suggérées par le motionnaire montrent que, en général, les structures existent pour apporter des réponses aux difficultés rencontrées par les personnes âgées. Il est indéniable que nous venons de traverser, depuis la guerre, une longue période où des efforts constants ont été consentis en leur faveur. Ce sont d'ailleurs les générations qui ont mis en place toutes ces mesures qui en bénéficient maintenant. Les difficultés bien réelles qui subsistent aujourd'hui ne sont généralement pas liées à l'âge mais à d'autres réalités telles que la pauvreté ou le handicap. Aussi, la Municipalité propose-t-elle de refuser cette proposition.

3. Conclusions

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre la résolution suivante :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis n° 82 de la Municipalité, du 8 avril 1999 ;
ouï le rapport de la Commission désignée pour étudier cette affaire;
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

d'approuver les réponses de la Municipalité à la motion de M. Philippe Vuillemin.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Jean-Jacques Schilt

Le secrétaire :
François Pasche