Conseil intercommunal

Procès-verbal De la séance du 22 mai 2024 à 18h00 À la salle du Conseil communal de Lausanne Place de la Palud 2 - Lausanne

Ordre du jour

- 1. Appel
- 2. Communications de la Présidente
- 3. Approbation du procès-verbal de la séance du 4 octobre 2023
- 4. Assermentation des délégué·e·s et délégué·e·s suppléant·e·s non encore assermenté·e·s
- 5. Préavis N° 10 / 2021-2026 Comptes de l'exercice 2023
- 6. Préavis N° 11 / 2021-2026 Rapport de gestion 2023
- 7. Motion, postulat, interpellation
- 8. Divers

1. Appel

La Présidente ouvre la séance en saluant les membres présents et procède à l'appel. 17 délégué·e·s et 1 suppléant sont présent·e·s, le quorum est atteint. 16 personnes se sont excusées (délégué·e·s et suppléant·e·s ad hoc) + 22 absentes. La majorité est à 10 voix.

2. Communications de la Présidente

L'ordre du jour n'appelant pas de remarques particulières, il est passé au point 3 de celui-ci.

3. Approbation du procès-verbal de la séance du 4 octobre 2023

En relation avec le précédent procès-verbal, Mme Kuonen demande si depuis lors M. Hildbrand a pu obtenir des renseignements concernant une éventuelle aide financière apportée aux chauffeurs de taxi pour le passage aux véhicules électriques d'ici au 1er juillet 2025.

M. Hildbrand répond que des renseignements ont été demandés mais que le Comité n'a pas encore reçu de réponse à ce sujet.

La parole n'étant plus demandée, le procès-verbal de la séance du 4 octobre 2023 est adopté à la majorité.

4. Assermentation des délégué·e·s et délégué·e·s suppléant·e·s non encore assermenté·e·s

Ont prêté serment, conformément à la Loi sur les Communes du 28 février 1956 :

	<u>Délégué·e·s</u>			<u>Suppléant·e·s</u>				
	Nom	Prénom		Nom	Prénom	Titre	Localité	
1	Brélaz	Alexandre				M	Crissier	
2	Kalala	Jean-Blaise				CC	Lausanne	
3	Paschoud	Ludovic				CC	Lutry	
4				Bircher	Jakob	CC	Lutry	
5	Cunha	Elisabete				CC	Renens	

Doivent encore être assermenté·e·s :

	Délégue	é·e·s	Suppléant·e·s				
	Nom	Prénom	Nom	Prénom	Titre	Localité	
1			Greiner	Nathalie	М	Belmont/Lsne	
2			Chapuisat	Pierre-Albert	CC	Ecublens	
3	Dürst	Marisa			М	Epalinges	
4	Company	Xavier			М	Lausanne	
5			Moeschler	Emilie	М	Lausanne	
6			Maillard	Mathilde	CC	Lausanne	
7			Fahmy	Olivia	CC	Lausanne	
8			Timofte	Anaïs	CC	Lausanne	
9	Sutter	Patrick			М	Lutry	
10	Bircher	Nicolas			CC	Lutry	
11			Parolini-Sutter	Eliane	CC	Mont-s-Lsne	
12			Chatelan	Micheline	CC	Paudex	
13	Sartorelli	Luigi			М	Prilly	
14			Montabert	Stéphane	CC	Renens	

5. Préavis N° 10 / 2021-2026 - Comptes de l'exercice 2023

Le Président de la Commission de gestion, M. Favre, procède à la lecture du rapport de la Commission sur les comptes de l'exercice 2023.

Mme la Présidente le remercie et ouvre la discussion.

M. Hayward demande s'il est possible, dans le tableau des comptes de l'exercice, de spécifier l'année du budget. Les années des comptes 2023 et 2022 sont indiquées, cependant l'information manque dans la colonne réservée au budget. De plus, M. Hayward aimerait savoir si tous les recours concernant les autorisations ont été traités ou si d'autres frais juridiques sont à prévoir.

M. Hildbrand répond que la présentation des comptes des années suivantes pourra être modifiée selon la demande de M. Hayward.

À propos des frais juridiques, M. Hildbrand précise qu'il est difficile de prévoir le nombre de recours qui peuvent être déposés et donc cela peut engendrer des frais d'avocat importants. Seul deux recours sont encore en traitement au Tribunal cantonal pour l'année 2024.

Décision

La parole n'étant plus demandée, le préavis N° 10 / 2021-2026 – Comptes de l'exercice 2023, est approuvé à l'unanimité.

6. Préavis N° 11 / 2021-2026 - Rapport de gestion 2023

La Présidente ouvre la discussion.

Mme Devallonné Dinbali souhaiterait rebondir sur la question des recours évoquée précédemment, plus précisément sur les 25 concessions remises en jeu lors de l'appel d'offres de 2022 à la suite de la faillite d'une société. Sur celles-ci, 15 avaient été attribuées à des indépendants et 10 à des compagnies. Mme Devallonné Dinbali s'interroge sur les critères qui définissent le ratio entre concession individuelle et concession pour compagnie.

M. Hildbrand répond que cette décision a été prise par le Comité de direction, celui-ci constatant d'une part qu'il s'agissait d'une entreprise qui avait faillite, et d'autre part qu'il y avait une forte demande de la part des chauffeurs indépendants, principalement des chauffeurs avec autorisation B. Ce nombre respecte également la contraction progressive du nombre total de concessions pour tenir compte de la diminution du nombre de courses annoncées par Taxis Service au fil des ans.

Mme Devallonné Dinbali relève que dans le rapport, il est indiqué que l'élargissement du périmètre de l'association à la commune de Lutry apporte des avantages significatifs à la profession. Elle souhaite savoir de quels avantages il s'agit et si des aspects négatifs ont également été relevés, par exemple l'impact des octrois de concession de taxi pour les chauffeurs de Lutry. En outre, elle s'étonne également du nombre de contrôles, qui est inférieur à l'année précédente, et demande s'il y a une raison à cela. Lors de la dernière séance du 4 octobre 2023, la discussion portait sur la nécessité d'augmenter ces contrôles, notamment nocturnes. Il serait intéressant d'obtenir les chiffres pour les premiers mois de 2024 afin de pouvoir observer leur diminution éventuelle.

Puis, elle note qu'il y a une baisse d'environ 70'000 courses du central d'appel Taxi Services et souhaite savoir si celle-ci était attendue. Elle rappelle aussi la volonté de diminuer le nombre de concessions et demande si une accélération de cette diminution pourrait être envisagée, ou si d'autres mesures sont prévues. Enfin, le nombre de véhicules a augmenté alors que le nombre de places de stationnement reste stable. Elle demande si, à terme, cela peut être un problème.

M. Hildbrand répond que les avantages de l'élargissement du périmètre de l'association à Lutry peuvent être analysés à plusieurs niveaux. Tout d'abord du point de vue du pouvoir public, où cet élargissement est en accord avec la volonté de diminuer le nombre de véhicules sur la route, d'améliorer la fluidité du trafic, d'assurer une transition énergétique et une baisse des émissions de CO2. Puis, du point de vue des nombreux utilisateurs de Lutry qui bénéficient désormais d'une réduction de tarif. Ensuite, du point de vue des chauffeurs de taxi, en ayant un bassin de population plus large avec un élargissement des facilités de circulation.

À propos de l'octroi de concession aux chauffeurs de taxi de Lutry, il s'agit de seulement 2 véhicules sur un total de 281 véhicules. Il semblait alors tout à fait logique de garantir les droits acquis pour les taxis qu'ils étaient, qu'ils soient assimilés aux taxis de l'association et qu'ils obtiennent les mêmes bénéfices. Ce même raisonnement avait été appliqué lors du changement de système passant de la liste d'attente à celui de l'appel d'offres.

Concernant les contrôles et leur baisse, plus que le nombre de contrôles, c'est le nombre de dénonciations qui nous semble être un critère pertinent. Celles-ci sont en augmentation. La brigade des taxis a effectué 4 contrôles de nuit, donc 1 par mois, depuis janvier. Elle a pratiqué 36 dénonciations : 13 pour des autorisations B, 20 pour des VTC et 1 pour un véhicule sans aucune autorisation. 5 réclamations ont été effectuées ainsi que 45 inspections de nouveaux véhicules, soit 39 pour des concessions et 6 pour des autorisations B. Les autres corps de polices ont pratiqué 59 dénonciations : 11 pour des concessions, 21 pour des autorisations B, 26 pour des VTC et 1 pour un taxi exogène. Par ailleurs, 10 chauffeurs ont été impliqués dans un accident sur la commune de Lausanne, soit 5 concessions, 1 autorisation B et 4 VTC.

À propos du nombre de courses, il reste supérieur à l'année 2020 et dans la lignée de l'année 2021, mais a effectivement diminué ces dernières années. En outre, nous constatons qu'aucun chauffeur de taxi n'arrête formellement la profession. Les chauffeurs diminuent leur activité, ont d'autres sources de revenu ou attendent de prendre une décision une fois le 1^{er} juillet 2025 passé, lorsqu'ils devront obligatoirement conduire un véhicule sans émissions de CO2. Par conséquent, il n'est actuellement pas prévu de prendre des mesures à ce sujet.

Au sujet du nombre de véhicules en lien avec le nombre de places, M. Hildbrand souligne le travail de M. Favre, secrétaire pour le bureau du Service intercommunal des taxis, de réconcilier toutes les données. Certaines entreprises ont plus de véhicules qu'elles n'ont de possibilités de les faire rouler. Désormais, nous obtenons un nombre de véhicules plus important mais qui tient compte de ces véhicules de remplacement, lesquels sont affectés que de façon très partielle à l'activité de taxi.

- M. Hayward relève que dans le rapport de la Commission de gestion du préavis n°10, 29 recours sont indiqués, alors que le rapport de la même commission sur le préavis n°11 fait mention de 26 recours.
- M. Hildbrand indique que l'erreur provient du rapport de gestion du préavis n°11, qui en mentionne 26. Cela devrait être 29.
- M. Brélaz, à propos du rapport de gestion 2023, s'inquiète de voir que le nombre de véhicules thermiques a légèrement augmenté et que sur les 281 véhicules au total, seuls 21 véhicules sont sans émissions de CO2. Il souhaite savoir si des mesures d'accompagnement existent.

M. Hildbrand rappelle que nous sommes précurseurs dans l'imposition d'un modèle décarboné et que cette échéance, dans l'intervalle, a connu la période du COVID. De plus, rien n'oblige les chauffeurs à changer leur véhicule avant la date limite.

Les mesures d'accompagnement ont été faites par la suppression de la taxe de CHF 100.- pour les véhicules décarbonés. L'augmentation du nombre de véhicules thermiques est liée à la meilleure vision de l'ensemble des véhicules affectés, y compris les véhicules de réserve. Le chiffre clé, c'est le passage de 7 à 21 véhicules électriques. Aussi, nous avons pris une mesure pour permettre aux chauffeurs non seulement d'acheter, de faire un leasing, mais aussi de louer un véhicule. Donc, en théorie, il leur serait possible de louer un véhicule électrique dès le 1er juillet 2025.

Tous les chauffeurs ont également été informés des différentes mesures prévues par les SIL pour l'équipement en bornes. Nous avons aussi proposé aux différentes compagnies d'avoir un guichet unique aux SIL regroupant toutes les aides et rabais possibles pour l'installation de bornes et rabais à un seul endroit.

Précédemment, nous avions écrit à toutes les communes afin de voir s'il y avait un intérêt à mutualiser l'achat de bornes. Nous avons constaté que la plupart des communes étaient déjà équipées de bornes accessibles.

Nous avons également pris des contacts avec le canton, puisqu'il existe des fonds pour la transition énergétique qui sont aux services des promotions économiques du canton. Concernant cela, nous avons été déçus par l'absence de réponse. Il semble très difficile pour le canton de favoriser une branche économique dans son ensemble plutôt qu'une mesure spécifique.

Vous recevrez avec le procès-verbal d'aujourd'hui le communiqué de presse du tribunal fédéral et l'arrêt du 29 février 2024 intitulé "la limitation des émissions de CO2 pour les taxis et les VTC est admissible". Il s'agit d'un arrêt relatif à la loi genevoise sur le sujet qui vise les mêmes objectifs, avec une échéance pour juillet 2027 et juillet 2030. L'arrêt indique qu'il est tout à fait possible d'imposer une telle législation.

M. Brélaz demande s'il est prévu d'installer des bornes dans les zones d'attente des taxis, par exemple à la gare ou à la place St-François.

M. Hildbrand informe qu'il y a eu des contacts étroits avec les CFF, mais ceux-ci sont totalement fermés à toute concession sur leur partie de la place de la gare.

Dans le cadre de la future place de regroupement des taxis en attente vis-à-vis de la prise en charge des voyageurs de la gare, celle-ci serait partiellement délocalisée sur la surface plane devant le parking de Montbenon, sur l'endroit où il y a actuellement une station-service. En y installant des bornes de recharge, cela permettrait aux chauffeurs de taxi d'y recharger leur véhicule avant de rejoindre la place de la gare où là, la prise en charge sera plus rapide.

Concernant la place de St-François, il est aussi prévu qu'elle soit modifiée lorsque tous les aménagements du tram et du BHNS seront réalisés. Il n'est pas prévu d'en faire un lieu de recharge pour les taxis.

En rapport à l'installation de bornes de recharge, Mme Devallonné Dinbali demande si nous sommes en retard par rapport à l'échéance de 2025.

M. Hildbrand répond que toutes les analyses faites par les SIL montrent que les véhicules sont chargés pendant que leurs utilisateurs dorment. Le meilleur endroit pour charger est donc chez soi, voire à son lieu de travail. Notre modèle étant celui du chauffeur indépendant et sans employé, il faudra bien que celui-ci puisse récupérer ses heures de sommeil pour conduire. Son véhicule pourra alors être à la fois chargé et non conduit. Il y a aujourd'hui beaucoup de places équipées en garage ou en ouvrage, à louer, même si elles ne sont peut-être pas directement dans le bâtiment occupé par un chauffeur. Nous partons de l'idée que les compagnies ont plus de facilité à équiper des locaux parce qu'elles sont liées à des garages, elles ont d'ailleurs recu des offres à cet égard.

M. Amblet demande s'il est possible d'envoyer des lettres aux communes membres pour se pencher sur la question de l'installation de bornes électriques.

M. Hildbrand répond que cela a déjà été fait il y a plus de 5 ans, mais que la situation a certes pu changer depuis. Il avait été demandé aux communes membres si elles avaient déjà des emplacements avec bornes électriques et si une démarche commune pour mutualiser les coûts d'achat pourrait être intéressante. Les communes nous ont répondu qu'elles avaient déjà des places équipées. Cependant, il ne s'agit pas forcément de places de taxi ou de places de longue durée.

Ce que nous avons imaginé à Lausanne, concernant les habitants et non les taxis, c'est d'équiper les quartiers où il n'y a pas de parking en sous-sol et où les gens sont obligés d'avoir un macaron et de se parquer dans la rue. C'est dans ces quartiers là que l'on va installer des bornes, sur le domaine public, avec des règles spécifiques pour faire en sorte qu'il y ait un certain tournus.

Alors, au vu de la difficulté de trouver des solutions sur le domaine public pour les taxis, il faut se pencher du côté du domaine privé, là où les règles sont plus faciles. Aujourd'hui il n'y a plus d'autorisations pour de nouveaux parkings en ouvrage, en tout cas dans le cadre de la révision du PGA lausannois, sans la volonté d'inscrire un certain nombre de places équipées de base.

M. Brélaz souhaite faire une dernière remarque sur les bornes. Il pense que ce serait intéressant, et cela serait à voir avec les SIL, d'installer des bornes à charge très rapides d'une durée d'environ 30 minutes à 1 heure.

M. Hildbrand répond qu'il prend note de cette remarque, bien qu'il ne puisse s'engager pour d'autres directions.

Décision

La parole n'étant plus demandée, le préavis N° 11 / 2021-2026 – Rapport de gestion 2023, est approuvé à l'unanimité.

7. Motion, postulat, interpellation

RAS

8. 8. Divers

Mme Kuonen demande si les chauffeurs des transports bénévoles bénéficient des mêmes conditions que les chauffeurs de taxi, et s'ils peuvent se rendre n'importe où du moment qu'ils respectent les règles de la circulation.

Elle souhaite aussi savoir pourquoi les chauffeurs de taxi refusent les réservations pour les personnes bénéficiant de la mobilité réduite.

M. Hildbrand souligne que n'étant pas l'autorité pour les transports bénévoles, il ne peut répondre à sa première question. Il précise néanmoins que certains privilèges accordés aux taxis, notamment la conduite sur les lignes de bus, doivent exister pour la défense de la profession. Pour toutes questions en relation avec les transports bénévoles, il l'invite à contacter le personnel administratif correspondant ou l'autorité cantonale.

À propos des réservations, il prend note de la question et une réponse écrite lui sera adressée sur le mode de réserver une course. Il ajoute qu'un travail est actuellement fait pour faciliter l'accessibilité et le rôle des taxis à cet égard. L'application des taxis est une amélioration en ce sens, mais peut s'avérer moins accessible qu'un appel téléphonique.

M. Hayward s'interroge sur le fait qu'il soit indiqué "rapport succinct" dans le rapport de l'organe de révision.

M. Hildbrand rappelle qu'il s'agit d'une association qui gère des montants relativement faibles, comportant peu d'investissements et d'éléments variables. Par conséquent, un contrôle ordinaire serait

disproportionné. Aussi, le système de contrôle interne à la Ville de Lausanne assure que les dépenses soient soumises aux règles les plus strictes.

M. Hildbrand vient en pleine conscience présenter ces comptes et se place sous la surveillance des membres de la commission de gestion. Ces assemblées sont l'occasion de vérifier les différents éléments des comptes et de demander des contrôles supplémentaires si nécessaire.

La parole n'étant plus demandée, la Présidente clôt la séance à 19h20 en remerciant les membres de leur participation.

La prochaine assemblée aura lieu le mercredi 2 octobre 2024 à 18h00 au même endroit.

Pour le conseil intercommunal :

La Présidente

Le Secrétaire

Lydia Masmejan

Amashija-Kr

Timothy Favre