

Procès-verbal

De la séance du 11 novembre 2020 à 18h.00

Au Palais de Beaulieu, Lausanne - Salle Rome, 2^{ème} étage

Ordre du jour

1. Appel
2. Communications de la Présidente
3. Approbation du procès-verbal de la séance du 1^{er} septembre 2020
4. Assermentation des nouveaux délégués et délégués suppléants
5. Préavis N° 17/ 2016-2021 – Budget de fonctionnement de l'exercice 2021
6. Préavis N° 18/ 2016-2021 – Révision partielle et formelle du RIT
7. Informations générales sur la situation des taxis dans l'Arrondissement de Lausanne et les contrôles
8. Motion, postulat, interpellation
9. Divers

1. Appel

18 délégués et 3 suppléants sont présents, le quorum est atteint. 15 personnes se sont excusées (délégués et suppléants ad hoc) + 15 absents. La majorité est à 11 voix.

2. Communications de la Présidente

La présidente ouvre la séance en saluant les membres présents. Elle excuse M. Chevallaz du Comité de Direction, pris par d'autres obligations professionnelles.

Cela étant, l'ordre du jour n'apportant pas de remarques particulières, il est passé au point 3 de celui-ci.

3. Approbation du PV de la séance du 1er septembre 2020

Avec 1 abstention, le PV est accepté à l'unanimité.

4. Assermentation des nouveaux délégués et délégués suppléants du CIT

A la majorité, ont été élus et prêtés serment, conformément à la Loi sur les Communes du 28.02.1956 :

	Délégués		Suppléants			
	<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Titre</i>	<i>Localité</i>
1	Favre	Jean-Claude			M	Belmont
2	Miauton	Philippe			CC	Lausanne
3	Zodogome	Vincent			CC	Prilly

4. Assermentation des nouveaux délégués et délégués suppléants du CIT - Suite

Doivent encore être assermentés :

	Délégués		Suppléants			
	<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Titre</i>	<i>Localité</i>
1			Izzo-Anguini	Kaltouma	CC	Chavannes
2			Vouillamoz	Vincent	CC	Lausanne
3	Jaccard	Nathalie			CC	Renens

5. Préavis N° 17 / 2016-2021 – Budget de fonctionnement de l'exercice 2021

Mme Sara Soto, présidente-rapporteur de la commission de gestion, donne lecture des conclusions dudit rapport de la commission (document = c/o secrétariat du CIT), à savoir, les membres de la commission de gestion recommandent aux membres présents, d'approuver à l'unanimité les conclusions telles que présentées dans ledit préavis.

Cela étant, la présidente ouvre la discussion.

Décision

- La discussion n'étant pas demandée, le préavis N° 17 / 2016-2021 – Budget de fonctionnement de l'exercice 2021, est validé à l'unanimité (votants 21).

6. Préavis N° 18/2016-2021 – Révision partielle et formelle du RIT

Mme Sara Soto, présidente-rapporteur de la commission de gestion, donne lecture des conclusions dudit rapport de la commission (document = c/o secrétariat du CIT), à savoir, les membres de la commission de gestion recommandent aux membres présents, d'approuver à l'unanimité les conclusions telles que présentées dans ledit préavis.

Cela étant, la présidente ouvre la discussion sur la généralité du préavis :

M. Thiéry

- A l'art. 10 (nouveau), page 2 dudit préavis, ne comprend pas la signification de l'alinéa a) : « Refuser l'octroi ou prendre une mesure de non-renouvellement.

Réponses

- Ne sont pas dans le cadre d'accorder ou de refuser, mais sont dans le cadre de non-renouvellement-
- Après concertation, il est décidé de modifier cet article a), en rajoutant : « refuser l'octroi ou**d'une concession** ». Ceci fera l'objet d'un amendement en fin de séance.
- Cela étant, Mme Felley, préposée suppléante aux taxis, signale qu'en fait, un non-renouvellement de concession n'est juridiquement pas possible dans le nouveau cadre légal. C'est juste accorder ou refuser une concession.
- On peut donc supprimer l'entier de l'article a).

M.Ibarrola, Ecublens

- A 3 questions à poser.
 1. Concernant l'obligation pour les taxis de passer à des modèles électriques à partir de 2025, demande si cette obligation concerne également les VTC ?
 2. Les communes de Lausanne et celles membre de l'association, ont-elles l'obligation d'assurer ou d'aménager des places pour les taxis ? Si ce modèle devait être validé, il faudrait également aménager des places avec des bornes connectées. Dans ce cas-là, est-ce que des participations financières ont été prévues ?
 3. Enfin, sur quel critère/base ces estimations ont été évaluées ?

6. Préavis N° 18/2016-2021 – Révision partielle et formelle du RIT - Suite

Réponses de M. Hildbrand

- Le Comité de Direction s'est penché sur cette question d'adaptation à la crise climatique. Il avait 3 possibilités devant lui.
- La première, était de ne rien faire et d'attendre que des décisions soient prises à des rangs supérieurs. Cela ne correspond pas tout-à-fait à la conception du comité, qui lui, estime que nous sommes en mesure d'entreprendre quelque chose, étant donné que cela concerne 400 véhicules dans l'agglomération qui produiront moins de CO₂, de bruit, et accéléreront notre adaptation au changement climatique.
- La 2^{ème}, était le mode de décision. Est-ce qu'on le faisait uniquement au moment de l'octroi de nouvelles concessions, c'est-à-dire lors du futur appel d'offres pour des chauffeurs au bénéfice d'une concession. Avec cette variante-ci, se sont aperçus que finalement, seuls, ceux qui présentaient un véhicule électrique ou hydrogène, avaient une chance d'être pris. De plus, elle représente également des désavantages dans la mesure où on met toute la charge de la condition sur les nouveaux chauffeurs qui débutent dans leur activité ou qui accèdent à l'indépendance, et entraîne des distorsions à l'intérieur des différents chauffeurs, à savoir entre ceux qui sont installés et peuvent amortir leurs véhicules, et ceux qui veulent obtenir une nouvelle concession. En outre, elle ne règle pas non plus la question des personnes qui changent de véhicules en cours de concession.
- La solution qui leur paraissait la plus juste, pour s'adapter à l'âge moyen du véhicule, au changement de cette perspective, était de fixer une date butoir aux chauffeurs. Ensuite, la question s'est posée de savoir à quelle date, cette exigence/directive devait débiter, tout en laissant le maximum de temps aux chauffeurs et/ou compagnies de s'adapter à cette nouvelle règle. Cette limite de 5 ans a été fixée, d'une part, par rapport à nos durées habituelles de décision (année législature), et d'autre part, par l'étude effectuée par Mme Felley, au sujet de l'ensemble du parc des véhicules que nous connaissons (entreprises et chauffeurs qui sont soumis à notre réglementation). Là, se sont aperçus que la moitié des véhicules avaient plus de 5 ans et l'autre moitié moins de 5 ans, ce qui leur a donné une idée de l'âge moyen de la flotte et du moment où les gens vont renouveler leur véhicule. D'où cette faisabilité d'obtenir ou d'imposer un changement dans les 5 ans de ce type de véhicule. Donne de plus amples explications à ce sujet.
- Ont également examiné/observé les chiffres du parc véhicules suisses, à savoir au moment où les gens renouvellent leur véhicule. En principe, la majorité des conducteurs suisses, changent de véhicule entre 4 à 6 ans. En parallèle, les chiffres qui les ont convaincus, ce sont ceux du secteur du bâtiment, qui était jusque-là, considéré comme le plus gros contributeur aux émissions de gaz à effet de serre. Or, actuellement, ce n'est plus le cas. Il y a très peu de bâtiments neufs qui sont émetteurs de gaz à effet de serre. La plupart de ceux-ci sont équipés soit avec des pompes à chaleur, chauffage à distance, photovoltaïques, etc. Ce qui fait que le principal émetteur de gaz à effet de serre, aujourd'hui, en Suisse, est le véhicule individuel. Voilà le choix qui a porté sur cette limitation.
- Concernant l'amendement, complété par les travaux de la commission, de rajouter encore 2 ans, il a été constaté que certains chauffeurs venaient d'acheter un véhicule. Pour eux, c'était dur de modifier leur bien. Donc, en rajoutant 2 ans supplémentaires, cela leur permettra d'amortir un peu plus leur véhicule et les personnes qui ont racheté entre le 1^{er} janvier 2019 et le 1^{er} juillet 2021, (ceux qui ont commandé mais pas encore immatriculé leur véhicule), auront la possibilité de bénéficier de cette prolongation de 2 ans. Ce qui donne une limite entre 5 ou 7 ans pour renouveler l'ensemble de la flotte.
- Au sujet des VTC, leur difficulté est qu'ils ne sont pas soumis à nos règlements. Ne peuvent imposer des règles qu'aux véhicules taxis, qui ont un usage accru du domaine public. C'est parce qu'ils ont accès à cet usage accru et ces concessions, qu'ils peuvent être soumis à des exigences supplémentaires, notamment la couleur grise, etc. S'ils veulent être taxi, au sens de l'application de la réglementation intercommunale, doivent respecter certaines règles, tout en bénéficiant d'avantages, tels que l'utilisation d'arrêts spécifiques, techniques situés sur le territoire des différentes communes de l'agglomération.

6. Préavis N° 18/2016-2021 – Révision partielle et formelle du RIT - Suite

M. Hildbrand

- S'agissant des places avec bornes électriques, il y a ce principe qui est celui que les communes sont maîtresses de leur domaine public. L'affectation du sol dépend directement des autorités communales. Il y a 2 ans, un sondage avait été effectué auprès des communes, pour savoir si elles étaient intéressées par l'installation de bornes électriques (avait des offres de plusieurs entreprises implantées sur le territoire de l'association). La plupart d'entre elles ont répondu qu'elles n'étaient pas intéressées, (telles Bussigny, Epalinges, Le Mont, Pully, Lausanne), car elles avaient déjà pris l'initiative d'en installer, mais qu'elles y réfléchiraient en fonction de leur propre développement, si la demande devrait s'accroître. Ce sera certainement la tâche du futur comité de rééquilibrer le budget de l'association. Aujourd'hui, le budget de l'association a été construit sur un certain nombre de contrôles. Or, font partie des personnes contrôlées, les véhicules qui ne sont plus soumis à l'association. Aujourd'hui, les VTC dépendent exclusivement du canton. Il n'est pas exclu que ce dernier ait des exigences supplémentaires à leur égard, avec les permis professionnels. Cependant, lors de la discussion sur la voie cantonale réglant la question du transport de personnes, ce sujet n'avait pas été abordé. Toutefois, pense qu'il y a eu un amendement allant dans ce sens, mais peut-être pas aussi strict que celui proposé ce soir.
- Enfin, pour les frais, si cette assemblée va dans ce sens, le Codir examinera dans quelle mesure une partie des fonds/montants qui existent encore, et comme l'a souligné Mme la rapportrice, toutes les communes ont accepté de maintenir leur participation à l'association intercommunale, vont pouvoir être dégagés pour installer des bornes électriques, ou octroyer des recharges à des tarifs préférentiels.
- Il y a encore beaucoup de choses à faire dans ce domaine-là, mais ont 5 ans pour s'y atteler.

M. Thiéry

- Soutient la volonté d'introduire la neutralité carbone telle que la propose le Comité de Direction. Il relève toutefois que, selon les informations qui lui ont été remontées, les taxis de la place peuvent craindre une forme de concurrence déloyale, car la neutralité ne sera pas imposée à tous les VTC qui échappent à la compétence de l'Association Intercommunale, à savoir tous les VTC et les taxis dépendant de communes ou associations de communes, autres que la nôtre. En ce sens, il estime indispensable que le Comité de Direction poursuive les réflexions pour mettre en place des mesures de compensation, par exemple des bornes de recharge à des conditions avantageuses.
- L'autre remarque, concerne l'art. 44 du projet de règlement, où il est spécifié l'interdiction de s'affilier à un autre central d'appel que celui des taxis de place. Cette disposition est très importante et mérite d'être saluée. Ce n'était de loin pas acquis, et il est important tant pour le central d'appel que pour les chauffeurs et entreprises de maintenir cette disposition, notamment pour éviter une concurrence sauvage de la part d'autres centraux.
- Il estime que l'interdiction de s'affilier à un autre central d'appel que celui des taxis de place devra sans doute faire l'objet d'une condition dans la concession, et que le respect de cette condition devra être vérifié, à l'instar des autres conditions, comme le prévoit le projet de règlement.

Réponse de M. Hildbrand

- Remercie M. Thiéry pour son intervention. Était intervenu en son temps pour que cette disposition d'imposer/maintenir un central unique, soit de la compétence des communes, respectivement de l'association intercommunale. C'était le seul moyen de trouver un équilibre entre ce que font les taxis, comment les courses sont attribuées, et d'avoir un système performant qui puisse répondre à leur attente. C'était un long combat auprès du système fédéral pour imposer cette solution, et pense que c'est la meilleure chose à faire, dans les circonstances actuelles, pour pouvoir continuer à protéger/préserver cette branche.

Mme Masméjan

- A l'instar d'autres communes, la Commune de Pully a reçu de la part d'une compagnie de taxis, une demande de repousser la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle disposition contraignante en matière de voitures électriques. Est-ce que chaque commune répondra individuellement ou recevra-t-on un projet de réponse commune rédigée par l'association intercommunale des taxis ?

6. Préavis N° 18/2016-2021 – Révision partielle et formelle du RIT - Suite

M. Hildbrand

- Toutes les communes, syndics de l'agglomération, ont reçu ce courrier. En fonction de la décision du conseil intercommunal, et si l'on va dans ce sens, il sera préparé une réponse-type qui prendra acte de cette position. Un des amendements de la commission, prévoit précisément d'élargir la disposition transitoire, c'est-à-dire que tous les véhicules, avec comme but le transport professionnel de personnes, qui auraient été commandés, immatriculés et mis en service entre le 01.01.2019 jusqu'au 01.07.2021 (c'est-à-dire des véhicules commandés à des fins d'acquisition et dont le modèle économique a déjà été déposé), bénéficieraient de la prolongation du délai jusqu'en 2027.
- L'autre engagement pris, sur la base des nouveaux budgets, des nouvelles autorités et du délai fixé, est de trouver les moyens/mesures d'accompagner cette transition climatique/énergétique, soit par le soutien de l'installation de bornes électriques, soit à du courant moins cher, ou par d'autres mesures en faveur de la fiabilité/flexibilité de la centrale, de la situation incertaine des chauffeurs, etc., afin d'essayer de sauvegarder l'écosystème des taxis au sens de l'association intercommunale, sachant bien les difficultés rencontrées, d'une part, par rapport à la concurrence des VTC qui est susceptible de beaucoup changer en fonction des décisions prises par les tribunaux et, d'autre part, par la crise économique et sanitaire que nous vivons actuellement.
- Sur la base de la discussion d'aujourd'hui, une réponse-type sera préparée et pourra être utilisée/adaptée ou non par les différents partis.

La discussion n'étant plus demandée, il est passé aux conclusions.

Conclusions

Dans le cadre de ces conclusions, les 2 amendements suivants ont été validés à l'unanimité (votants 21) :

- Le premier qui a été proposé et accepté par le comité de direction, concerne la suppression de l'al. a de l'art. 10 (nouveau), à savoir: « Refuser l'octroi ou prendre une mesure de non-renouvellement ».
- Le 2^{ème} amendement, concerne celui de la commission où une modification a été apportée à l'art. 117, à savoir : « Un véhicule affecté au service des taxis et immatriculé **entre le 1^{er} janvier 2019 et le 1^{er} juillet 2021** (en lieu et place du 31 décembre 2020), bénéficie d'une prolongation de délai au 1^{er} juillet 2027 pour se conformer à l'art. 24, ch.3 RIT ».

Décision

Le préavis N° 18 / 2016-2021 – Révision partielle et formelle du RIT, avec le rapport de son auditeur, dans son ensemble et tel qu'amendé, est validé à l'unanimité (votants 21).

7. Informations générales sur la situation des taxis dans l'Arrondissement de Lausanne et les contrôles

M. Hildbrand

- A 3 communications à apporter.
- La première, aucune commune n'a résilié dans les 6 mois qui précédaient les élections, son adhésion à l'association intercommunale des taxis. Nous pouvons donc partir pour une nouvelle législature de 5 ans, avec la même composition des communes faisant partie de cette association actuellement. C'est une bonne chose, au vu des nombreuses difficultés qui nous attendent pour ces prochaines années.
- La deuxième, concerne cette 2^{ème} crise sanitaire et économique, avec la disparition totale du tourisme d'affaires, et ses effets pervers se répercutant sur les taxis. Sont conscients des difficultés qui se présentent pour cette branche. Seront en contact avec les autorités cantonales par rapport aux différents dispositifs liés à ces cas de rigueur et vont suivre de près la situation, afin de trouver, le cas échéant, des solutions ponctuelles ou limitées.
- Pour le reste, la brigade des taxis a procédé à un certain nombre de contrôles. Le bilan depuis le 1^{er} septembre 2020 est le suivant :

7. Informations générales sur la situation des taxis dans l'Arrondissement de Lausanne et les contrôles

M. Hildbrand

- 32 dénonciations ont été effectuées, dont 7 concernaient des taxis de l'arrondissement au bénéfice d'une concession A
 - 3 rapports de police pour les chauffeurs de taxis de l'arrondissement au bénéfice d'une autorisation B
 - 2 VTC bénéficiant d'une autorisation sous LVCR/RNI durant la période présentée au 30.06.2020
 - 5 VTC ne bénéficiant d'aucune autorisation
 - 13 VTC sans droit à l'usage accru du domaine public
 - Et enfin, 2 taxis au bénéfice de VTC pouvant œuvrer légalement sur le territoire de l'usage accru du domaine public, mais qui ont commis d'autres infractions
- Quant aux autres services de police de l'agglomération, ils ont procédé à l'établissement de 16 dénonciations. Sur ce nombre, 13 concernaient des taxis concessionnés de l'arrondissement et 3 concernaient des VTC sans droit à l'usage accru du domaine public.
- 2 contrôles nocturnes ont pu être réalisés cette année et continueront à être régulièrement effectués.

Reste à disposition des membres, pour d'éventuelles questions.

Remerciements à M. Hildbrand pour ces informations. La discussion est ouverte.

M. Thiéry

A 2 questions complémentaires à poser au CODIR, en lien avec le retour de confinement de ce printemps :

- Dans un postulat défendu lors de la dernière séance de ce conseil, des mesures de soutien à la profession avaient été proposées. A pris note des mesures mises en œuvre par le CODIR. Toutefois, depuis la communication, la situation a évolué avec un retour au semi-confinement. Pourrait-on envisager des mesures de soutiens supplémentaires, par exemple que l'exonération de la taxe de stationnement soit étendue pour les mois d'automne soumis au régime du semi-confinement ?
- En lien avec ce qui précède, serait-il possible d'intervenir sur les cotisations qui sont dues au central et qui constituent une charge importante ? En plus, en cas de défaut de paiement, c'est la santé financière du central qui est menacée.

M. Hildbrand

- Attendent des annonces du Conseil Fédéral. Pour l'instant, n'ont rien de nouveau. Se focalisent actuellement, sur une éventuelle possibilité d'entrer dans la catégorie des cas de rigueur. Tout dépendra de l'évolution de la marche des affaires et de la définition passive du chiffre d'affaires. Sont en train d'examiner avec les entreprises et le canton, s'il y a du point de vue du canton, possibilité d'entrer dans cette catégorie, et deuxièmement, se renseigner sur la marche réelle des affaires, tant du côté de la centrale que de celui des taxis et des compagnies.
- 2^{ème} option. Se renseigner sur l'évolution et les autres outils qui sont aujourd'hui en place et qui sont prolongés (sont-ils utilisables ou non, etc.). C'est seulement en dernier lieu, que le comité regardera pour des aides, en se basant sur celles qui ont déjà été attribuées, à savoir év. sur les montants qui sont dus à l'association. Pour ceux qui sont dus au central, c'est une autre relation entre une coopérative et ses membres obligatoires de l'association. N'ont pas cette marge de manœuvre par rapport à ces montants. La question/réflexion qui pourrait avoir lieu au niveau du CODIR, serait plutôt, de voir s'il y a possibilité de renouveler tout ou partie des participations déjà effectuées, sachant que dans le système actuel, au vu des difficultés à encaisser des sommes, il est facturé à l'avance. Cela donnerait alors une marge de manœuvre plus souple.
- Le CODIR a bien compris/entendu sa remarque et sont conscients que la situation est loin d'être rose pour les chauffeurs de taxis.
- Devront également répondre à leur demande, par rapport au niveau du changement de la gouvernance de ces différentes institutions, etc.

7. Informations générales sur la situation des taxis dans l'Arrondissement de Lausanne et les contrôles- Suite

Mme Masméjan

- L'ordonnance fédérale sur l'aide en faveur des cas de rigueur avec la participation des cantons pourrait s'appliquer pour les compagnies de taxis. Est-ce l'association intercommunale des taxis qui pourrait requérir cette aide ?

Réponse de M. Hildbrand

- Non. L'association est simplement là pour rendre attentif le canton au fait que les entreprises pourraient entrer dans cette catégorie des cas de rigueur, et cas échéant, aider ces dernières à faire valoir leurs prétentions.

La discussion n'étant plus demandée, elle est close.

8. Motion, postulat, interpellation

RAS

9. Divers

La prochaine séance est fixée au jeudi 6 mai 2021, à 18 h 00. Le lieu sera communiqué en fonction des dispositions sanitaires.

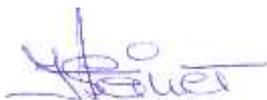
La Présidente

Clôt cette séance en remerciant les membres d'avoir participé à ladite séance et leur souhaite une excellente fin d'année, malgré les circonstances exceptionnelles.

Fin de la séance à 19h.00.

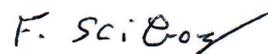
Pour le conseil intercommunal :

Isabelle Steiner



Présidente

Fabienne Sciboz



Secrétaire