

RAPPORT-PRÉAVIS

N° 142/2018

AU CONSEIL COMMUNAL

Réponse au postulat de Mme la Conseillère communale Suzanne Favre et consorts du 30 octobre 2017 intitulé « Encourageons une mobilité moins polluante »

Déléguée municipale : Mme Roxane Faraut Linares

1^{re} séance de la commission

Date	Mardi 8 janvier 2019 à 19h15
Lieu	Ferme du Manoir, salle de conférences N° 1

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

I. Introduction

La commission chargée de l'examen du rapport municipal N° 56/2017 a pris acte de la réponse au postulat de Mme la Conseillère communale Michèle Miéville et consorts intitulé « Ecotaxi – pour encourager l'utilisation de taxis efficaces énergétiquement à Nyon » du 18 janvier 2017.

Les commissaires ont néanmoins formulé de nouvelles questions dans un deuxième postulat intitulé « Encourageons une mobilité urbaine moins polluante » déposé le 30 octobre 2017. Ils ont souhaité que la Municipalité complète son analyse et propose d'autres mesures incitatives qui ne soient pas exclusivement relatives aux prestations économiques ou aux subventions.

Dès lors, ce présent rapport-préavis vient compléter le rapport municipal N° 56/2017. Il s'appuie sur des recherches relatives aux actions engagées dans ce domaine dans des villes étrangères et par certains exploitants de taxis, et clarifie la volonté municipale de privilégier une réflexion plus large dans une stratégie sur l'électromobilité en cours d'établissement et un plan d'actions qui en découlera.

2. Qu'est-ce qu'un « Eco-taxi » ?

Un éco-taxi est un véhicule qui utilise exclusivement une énergie renouvelable (hydrogène, électricité, biogaz, etc.) lors du déplacement effectif d'un client. Par conséquent, les émissions de gaz à effet de serre sont considérablement réduites lors des trajets quotidiens que l'éco-taxi effectue.

Il existe plusieurs critères quantitatifs et qualitatifs pour évaluer l'efficacité énergétique et le caractère écologique des véhicules par rapport aux anciens modèles. L'EcoMobiListe¹ et l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) se servent des critères d'évaluation suivants :

- classe énergétique (A à G)² ;
- consommation en kW/h pour 100km (généralement entre 14 et 25kW/h) ;
- taille du véhicule (nombre de places) ;
- émissions de CO₂ (0 à +200g/km) et oxydes d'azote ;
- autonomie (norme WLTP uniformisée en Europe) ;
- nuisances sonores (dB[A]) ;
- polluants aériens (particules fines).

De son côté, le Service des Automobiles et de la Navigation (SAN) considère un véhicule efficace énergétiquement lorsque ses émissions en CO₂ sont inférieures à 120 g/km, c'est-à-dire dans la classe énergétique comprise entre A et C. En 2017, selon le critère (classe énergétique) du SAN, 16% des véhicules de la Ville de Nyon sont considérés comme efficace énergétiquement et 15.5% dans le canton de Vaud.

¹ Fait partie de l'Association Transports et Environnement (ATE) : <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/dossiers/magazine-environnement-vers-plus-calme/produits-silencieux--faire-le-bon-choix/voitures--consulter-lecomobiliste.html>

² Voir le catalogue des différentes classes énergétiques qui informe sur la consommation, l'efficacité énergétique et les émissions de CO₂ : <http://www.verbrauchskatalog.ch/fr/>. L'indice est calculé à partir du poids vide du véhicule et de sa consommation en carburant. Les émissions ne sont pas retenues pour cet indicateur.

En outre, la Confédération définit un véhicule efficace énergétiquement avec la classe A ou B dont les émissions de CO₂ sont inférieures à 95 g/km.

A l'échelle de la Suisse, la part des véhicules dits « propres » a fortement augmenté entre 2007 et 2016, notamment grâce aux véhicules propulsés à l'énergie hybride rechargeable et électrique (voir en annexe).

Par conséquent, le postulat sur les éco-taxis qui vise à « encourager une mobilité plus durable » fait sens au vu de l'évolution du parc automobile en Suisse.

3. Mesures incitatives engagées par les villes et par certains exploitants de taxis pour la promotion des éco-taxis

La promotion des éco-taxis se focalise sur diverses mesures, tant au niveau de l'innovation du véhicule que sur des mesures organisationnelles, infrastructurelles ou encore économiques décrites plus précisément ci-dessous.

3.1 Organisationnelles

La promotion de l'utilisation des éco-taxis peut s'appuyer sur des mesures organisationnelles permettant de réduire la consommation énergétique en optimisant les trajets (et non via l'efficacité technique du véhicule). Il s'agit de mesures qui ne reposent pas sur des innovations technologiques, mais sur des changements de comportement de la part des exploitants et chauffeurs de taxis. Concrètement, en Finlande, les éco-taxis s'organisent et se coordonnent dans le procédé de captage de clients (via une application) : le taxi le plus proche du client procède à sa collecte. De plus, des cours de sensibilisation à l'éco-conduite sont enseignés aux chauffeurs de taxi. Le changement de comportement lors de l'éco-conduite peut engendrer un gain de 5-10% de consommation de carburant.

3.2 Infrastructurelles

Dans de nombreuses localités suisses où les éco-taxis sont en plein essor (par exemple Bâle et Zürich), la couverture sur le territoire des bornes de recharge électrique se densifie. Les éco-taxis peuvent aussi bénéficier du réseau EvPass³ qui compte aujourd'hui 715 points de recharge, sur domaine public et privé, et qui en prévoit plus de 3'000 dans toute la Suisse d'ici 2020. Ce développement de l'infrastructure de recharge traduit la forte augmentation de la flotte de véhicules dits « propres ».

Les éco-taxis sont dans une perspective de minimisation du temps de recharge, afin d'être opérationnels le plus de temps possible. Les « superchargeurs » (ou bornes rapides) sont les bornes les plus performantes, car ils chargent les véhicules en un temps minimum (20 à 30 minutes) avec une puissance de 120kW (uniquement disponible chez Tesla). Cependant, les coûts⁴ du kW/h à CHF 0.85 et de la borne à CHF 80'000.- sont plus élevés que ceux des bornes de recharge publiques telles que celles installées à Nyon (Perdtemps et Rive).

A Nyon, il existe actuellement 7 bornes de recharge pour les voitures dont 2 d'entre elles sont destinées aux scooters électriques, toutes sur le domaine public. Les 5 bornes Green Motion à usage public sont des bornes moins performantes que les « superchargeurs » compte tenu de leur plus faible puissance (22kW/h). En revanche le coût du kW/h est plus faible (CHF 0.25), auquel il faut ajouter une taxe de CHF 0.50 ou 1.- par recharge⁵.

³ Réseau appartenant à GreenMotion.

⁴ Les coûts du kW/h sont déterminés par le propriétaire de la borne.

⁵ Selon le choix du propriétaire ou du choix du prix du réseau, mais par abonnement.

L'installation est également plus abordable par rapport à un « superchargeur », parce que l'installation d'une borne à faible-moyenne puissance oscille entre CHF 15'000.- et 20'000.-. Une borne rapide est installée à la station-service Avia de Signy, proche du nœud autoroutier.

Par ailleurs, selon le rapport N°184/2015 intitulé « Pour des bornes de recharge à Nyon pour des voitures électriques », la Municipalité annonçait sa volonté d'étoffer son réseau de bornes électriques. Le présent rapport permet de confirmer que la Municipalité a lancé une réflexion sur la stratégie de l'électromobilité à Nyon afin d'apporter les réponses les plus adaptées au contexte local et à l'évolution rapide du marché de l'électromobilité.

3.3 Economiques

Les éco-taxis roulent principalement en Finlande⁶ grâce à l'exonération de diverses taxes (CO₂, etc.) et à la gratuité de certains services (parkings exclusifs, bornes de recharges disponibles, etc.). La Ville de Stockholm subventionne l'achat, mais aussi la maintenance et l'entretien de la flotte des différents éco-taxis. Le Canton de Bâle⁷ subventionne à hauteur de CHF 10'000.- les e-taxis, si ces derniers sont utilisés durant 4 ans. La Ville de Nyon subventionne les éco-taxis nyonnais à valeur de CHF 750.- à l'achat de véhicules électriques ou hybrides plug-in.

4. Stratégie électromobilité : pistes de réflexions visant à promouvoir l'utilisation des éco-taxis à Nyon

Le panel de mesures incitatives déployé par les villes et par les exploitants de taxis décrit ci-dessus traduit l'importance et la tendance croissante à encourager une mobilité urbaine moins polluante.

À Nyon, la Municipalité privilégie l'inscription des réflexions sur les mesures visant à promouvoir l'utilisation des éco-taxis dans l'agenda de la stratégie électromobilité de 2018. Les mesures incitatives exposées ci-dessous constituent, à ce stade, des propositions à évaluer dans le cadre de cette étude qui est menée actuellement :

- renforcer la visibilité des éco-taxis et l'« effet vitrine » pour la Ville à l'aide d'un logo ;
 - organisation: les éco-taxis colleraient un logo avec comme mention « Notre ville, nos mobilités ». Cette mesure a pour but de distinguer les éco-taxis des taxis à énergie fossile, ce qui renforcerait la visibilité auprès de clients avec une certaine conscience environnementale. De plus, cela mettrait en avant la volonté de la Ville de Nyon à promouvoir une mobilité durable ;
- offrir une subvention pour le client « fidèle » d'un éco-taxi pour 10 voyages effectués; le 10ème est offert par la Ville de Nyon ;
 - organisation : la subvention, sous la forme d'un « bon-valeur », sera octroyée par la Ville de Nyon à hauteur de CHF 50.- pour le 10ème trajet. Le client devra remplir un formulaire et l'attester avec 9 quittances correspondant à 9 trajets en éco-taxi ;

⁶ Nordic Council of Ministers, Innovative Green Public Procurement of Construction, IT and Transport Services in Nordic countries, 2010,

<https://books.google.ch/books?id=LJEgmhYYjGIC&pg=PA57&lpg=PA57&dq=ecotaxis&source=bl&ots=zSTLKT-rmM&sig=swwydjrEU6rasTEEWTL1->

GF_iOI&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKewjmv8vJmKPZAhdWdxxQKHwYBBR44ChDoAQg4MAE#v=onepage&q=ecotaxis&f=false

⁷ E-Taxis für Basel, <http://www.2000-watt.bs.ch/aktionen/e-taxi-basel.html>

- offrir une subvention pour la recharge aux bornes électriques nyonnaises destinée aux chauffeurs d'éco-taxis avec une licence A ou B pour un montant annuel de CHF 100.- ;
 - organisation : afin de garantir l'utilisation et la promotion des bornes sur le territoire nyonnais, le conducteur de taxi devrait prouver à travers des relevés⁸ (quittance, utilisation d'un badge de l'entreprise ou autre) l'utilisation des bornes nyonnaises. La subvention de CHF 100.- représente environ l'équivalent d'un peu moins d'une vingtaine de recharges, en comptant environ que 10kW/h coûte CHF 2,50 et CHF 1.- de prise en charge sans abonnement. Pour information, la Ville de Nyon compte des taxis avec 18 licences de type A et 55 licences de type B (1^{er} juillet 2017). Les taxis qui bénéficient de ces licences A ont le droit de se garer sur le domaine public, notamment aux places qui leur sont dédiées à la Gare, Morâche, Rive, etc. Les taxis détenteurs de licences B n'ont pas le droit de se parquer, ni prendre de clients aux stations taxis sur domaine public, ils ne peuvent intervenir que sur appel de clients ;
- offrir à la gare de Nyon une place de stationnement supplémentaire exclusivement réservée aux éco-taxis ;

cette mesure incitera les taxis détenteurs d'une licence A à basculer vers l'achat d'un véhicule propre afin de bénéficier de cette place de stationnement privilégiée. Les clients auront également la possibilité de choisir entre l'utilisation d'un taxi classique ou d'un éco-taxi, variant selon leur conscience écologique ;
- l'installation d'une borne de recharge rapide Green Motion a été demandée dans le postulat. Bien que son coût s'élève à environ CHF 80'000.-, pris en charge par Green Motion, ce sont les taxes de raccordement pour une borne à 120A qui s'élèvent à environ CHF 30'000.- et les frais de raccordement et les opérations de génie civil estimés à environ CHF 50'000.-. qui représentent actuellement un coût trop élevé pour justifier de son installation dans le secteur de la gare, au vu du nombre réduit d'éco-taxis concernés par la mesure. Cette dernière pourra être installée, le cas échéant, quand le nombre d'éco-taxis sera suffisamment important pour rentabiliser son investissement.

5. Incidences financières

La mise en œuvre de ces mesures nécessiterait l'inscription d'un budget annuel de fonctionnement sur le compte « promotion de l'électromobilité » en faveur d'environ 5 éco-taxis :

1. bon-Valeur à CHF 50.- (estimé à environ 2 clients/mois)	CHF 1'200.-
2. subvention recharge à CHF 100.-/année	CHF 500.-
3. subvention véhicule électrique (CHF 750.-/véhicule)	CHF 3'750.-
4. création d'autocollants-logo	CHF 100.-
5. marquage place de stationnement	<u>CHF 180.-</u>
TOTAL	CHF 5'730.-

A rappeler qu'un montant estimé à CHF 3'750.- (à déduire du montant global de CHF 5'730.-) est déjà inscrit dans le budget actuel du Service travaux, environnement et mobilité.

⁸ Les paiements se font sans contact ou à travers l'application Green Motion.

6. Conclusion

En tant que Cité de l'Energie, la Ville de Nyon souhaite poursuivre son programme de mobilité respectueuse de l'environnement et de promotion de l'électromobilité. Il a été demandé par les postulants d'étudier d'autres mesures incitatives liées à l'utilisation de taxis efficaces énergétiquement à Nyon.

Les propositions formulées, ci-dessus, encourageraient une mobilité plus efficace énergétiquement à Nyon. Cependant, la Municipalité relève néanmoins que :

- le très faible nombre d'éco-taxis actuellement immatriculés et son potentiel de croissance à Nyon est jugé, à l'heure actuelle, limité ;
- l'enveloppe budgétaire est élevée pour la Ville, alors que les gains environnementaux escomptés sont faibles ;
- des études et des recherches indépendantes démontrent que les véhicules électriques peuvent produire des impacts environnementaux et sociaux négatifs, mais certainement moindre que des véhicules thermiques.

La mise en œuvre des taxis efficaces énergétiquement à Nyon s'inscrit donc dans une vision plus large de la politique de l'environnement, de la mobilité et de l'énergie.

La Municipalité a privilégié l'établissement d'une stratégie de l'électromobilité intégrant autant la thématique environnementale que celle de la mobilité et de l'énergie. Selon les options qui seront retenues, la stratégie et le plan d'actions qui en découleront seront soumis à votre Conseil avec d'éventuelles demandes de crédits d'investissement pour instaurer d'autres mesures incitatives liées à l'utilisation de taxis efficaces énergétiquement.

NYON · RAPPORT-PRÉAVIS N° 142/2018 AU CONSEIL COMMUNAL

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous demande, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de prendre les décisions suivantes :

Le Conseil communal de Nyon

vu le rapport-préavis N° 142/2018 concernant la réponse au postulat de Mme la Conseillère communale Suzanne Favre et consorts du 30 octobre 2017 intitulé « Encourageons une mobilité moins polluante »

ouï le rapport de la commission chargée de l'étude de cet objet,

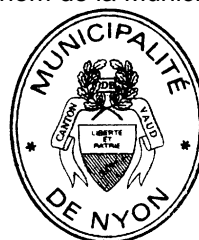
attendu que ledit objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide : de prendre acte du rapport-préavis municipal N° 142/2018 valant réponse au postulat « Encourageons une mobilité moins polluante » du 30 octobre 2017 de Madame la Conseillère communale Suzanne Favre et consorts.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 19 novembre 2018 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic :



Le Secrétaire :

Daniel Rossellat

P.-François Umiglia

Annexes

- Postulat de Mme la Conseillère communale Suzanne Favre et consorts du 30 octobre 2017, intitulé « Encourageons une mobilité urbaine moins polluante »
- Rapport n°56 du 29 mai 2017 : Réponse au postulat de Mme Michèle Miéville et de MM. Laurent Miéville, Olivier Tripet et Patrick Buchs, conseillers communaux, intitulé « Ecotaxi – pour encourager l'utilisation de taxis efficaces énergétiquement à Nyon »
- Evolution en Suisse des nouvelles immatriculations de voitures de tourisme à motorisation alternative entre 2007 et 2016

Postulat à la Municipalité « encourageons une mobilité urbaine moins polluante »

La commission chargée de l'examen du rapport municipal 56 (« Ecotaxis ») a pris acte de la réponse municipale, laquelle visait essentiellement à déterminer le montant d'une éventuelle subvention susceptible d'inciter les taxis à se convertir à l'utilisation de véhicules électrique.

Les commissaires expriment le souhait que la Municipalité étudie d'autres mesures incitatives liées à l'utilisation par les taxis des véhicules efficients, en particulier :

- l'usage des tronçons de route réservés aux transports publics sur le territoire de la Commune – en étudiant les modalités de cet usage avec soin - pour les taxis efficients

- la mise à disposition de bornes de chargement rapides (20-30 minutes) de proximité

- un montant de subvention raisonnable mais incitatif.

L'efficiance devrait être déterminée sur la base du faible taux d'émission de polluants (CO₂ , NOx) des véhicules à l'instar de ce qui est pratiqué dans d'autres pays (USA-Californie etc..)

Les signataires du présent postulat demandent un renvoi direct en Municipalité.

Les postulant(e)s :

Mmes

Suzanne Favre

Mireille Guignet

Valérie Mausner Léger

Corinne Vioget Karadag

MM.

Dominique Karlen

Laurent Miéville

Hans Rasmus Nilsson

Jean-Pierre Vuille

Nyon, le 30 octobre 2017

RAPPORT MUNICIPAL

N° 56/2017

AU CONSEIL COMMUNAL

Réponse au postulat de Mme Michèle Miéville et de MM. Laurent Miéville, Olivier Tripet et Patrick Buchs, intitulé « Ecotaxi – pour encourager l'utilisation de taxis efficients énergétiquement à Nyon » du 18 janvier 2017

Déléguée municipale : Mme Roxane Faraut Linares

1^{re} séance de la commission

Date	Jeudi 17 août 2017 à 19h15
Lieu	Ferme du Manoir, Salle de conférences N° 1

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

I. Introduction

Au mois de janvier 2017, un postulat a été déposé par Madame Michèle Miéville ainsi que Messieurs Laurent Miéville, Olivier Tripet et Patrick Buchs. Ce postulat s'intitule « Postulat Ecotaxi – pour encourager l'utilisation de taxis efficients énergétiquement à Nyon » du 18 janvier 2017.

Les postulants rappellent que la Ville de Nyon mène une politique proactive en termes d'optimisation de sa consommation d'énergie et de la gestion de sa mobilité (en encourageant financièrement ses citoyens lors d'un achat de véhicule électrique ou peu gourmand en énergie par exemple). Les postulants souhaiteraient savoir par conséquent, si la Ville de Nyon pourrait engager des actions de ce type envers les exploitants de taxis.

Le nombre de taxis immatriculés à Nyon (73 véhicules) est proportionnellement faible par rapport au nombre total de voitures immatriculées à Nyon (environ 11'000 voitures en 2016). La « part de marché » est donc faible, mais l'enjeu est d'engager la démarche et d'afficher la volonté de la Ville de Nyon d'appliquer sa politique énergétique et de mettre en valeur sa labellisation « Cité de l'énergie ».

La présente réponse à ce postulat s'appuie notamment sur plusieurs recherches relatives aux actions engagées à ce sujet dans d'autres villes et par certains exploitants de taxis. Par ailleurs, plusieurs entretiens ont été menés auprès du président de l'ancienne association des taxis de Nyon, des chauffeurs de taxis indépendants de Nyon et certains exploitants ayant opté pour l'utilisation de véhicules hybrides et électriques dans le cadre de leurs activités à Genève, Yverdon et Fribourg.

2. Qu'est-ce qu'un Eco-taxi ?

Un Eco-taxi est un taxi efficient énergétiquement. Il peut s'agir d'un véhicule hybride utilisant deux sources d'énergie différentes pour se déplacer (carburant et électricité) ou d'un véhicule fonctionnant exclusivement avec de l'électricité.

3. Actions engagées dans d'autres villes et par certains exploitants

Des Eco-taxis sont actuellement utilisés par des chauffeurs à Yverdon-les-Bains (un véhicule hybride et un véhicule électrique) et à Fribourg (deux véhicules hybrides). Dans les deux cas, les exploitants n'ont pas bénéficié d'aide financière pour l'acquisition des voitures de la part des Autorités. Selon eux, les gains sont d'ordre financier (baisse de la consommation des voitures) et d'ordre marketing (effet de publicité lié à la présence d'autocollants « Eco-taxi » sur les carrosseries).

A Genève, c'est la plus importante société de taxi (Taxiphone) qui a opté pour un renouvellement de la moitié de sa flotte (300 taxis) par des véhicules hybrides. Cet engagement permet à la société de réaliser des économies sur la consommation de ses véhicules et de renforcer leur stratégie de communication. « Aujourd'hui, 50% de la flotte est composée de

véhicules propres, ce qui fait de Taxiphone, une compagnie socialement responsable et engagée »¹.

D'autres villes en Europe et dans le monde ainsi que des sociétés de transport ont mis en place un programme d'actions afin de promouvoir les « transports électriques » en taxi sur leur territoire. En voici quelques exemples :

La Ville de Montréal, dans le cadre de sa politique sur l'industrie du taxi², a misé sur les déplacements écologiques en taxi en accélérant la mise en place de bornes électriques et en proposant de remplacer une partie des taxis par des véhicules hybrides et électriques. Une aide de 4'000 dollars canadiens est offerte aux chauffeurs de taxis souhaitant acquérir un véhicule hybride.

La Ville de Paris aide les sociétés et chauffeurs indépendants à s'équiper de véhicules électriques et hybrides en leur octroyant une subvention fixée à 20 % du prix du véhicule hors options (dans la limite de 4'000 euros pour un véhicule hybride et 6'300 euros pour une voiture électrique)³.

Enfin, la « London Taxi Company » opère aussi sa transition énergétique en engageant le remplacement des 23'000 taxis de la capitale anglaise. Un tournant qui accompagne la volonté des pouvoirs publics britanniques de développer l'économie verte, en particulier dans les transports⁴.

4. L'avis des exploitants nyonnais

Dans le cadre de la formulation de la réponse à ce postulat, des entretiens ont été menés avec le gérant de la plus importante société de taxis de la région ABC Taxis Cochet SA (président de l'ancienne association des taxis à Nyon) et avec plusieurs chauffeurs indépendants.

Il ressort de ces entrevues que la mise en place d'une action encourageant l'utilisation de taxis efficaces énergétiquement à Nyon est une bonne idée.

Cependant, pour la société ABC Taxi, les contraintes suivantes ont été indiquées :

- le recul sur ce type d'opération n'est actuellement pas suffisant pour savoir si l'achat d'un véhicule hybride ou électrique pourra être rentable (pas assez de retours d'expériences pour s'engager dans une telle démarche) ;
- le type de véhicules proposés actuellement sur le marché ne répond pas aux exigences de confort et à l'image de qualité souhaitée par la société.

Pour les chauffeurs indépendants, les contraintes suivantes ont été relevées :

- le type de véhicules proposés actuellement sur le marché ne répond pas aux attentes des clients (véhicules trop petits) ;
- l'investissement dans un nouveau taxi n'est pour l'instant pas à l'ordre du jour, de sérieuses questions se posent quant à la poursuite de leur activité face aux nouvelles formes de concurrence.

Il ressort également des entretiens que pour les exploitants de sociétés de taxis comme pour les chauffeurs indépendants, les véhicules hybrides « représentent l'avenir du métier », la consommation moyenne des véhicules allant indubitablement diminuer. L'aide financière

¹ <https://taxi-phone.ch/fr/taxi-ecologique-entreprise-geneve-suisse>

² http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/prt_vdm_fr/MEDIA/DOCUMENTS/politique_industrie_taxi_11082014.pdf

³ <https://api-site.paris.fr/images/90532>

⁴ <http://bfmbusiness.bfmtv.com/entreprise/les-celebres-taxis-londoniens-preparent-leur-mue-ecologique-1127770.html>

accordée actuellement aux citoyens de Nyon pour l'achat d'un véhicule électrique (CHF 750.-) ne leur semble néanmoins pas suffisante. Certains évoquent une aide d'au minimum CHF 2'000.-, d'autres proposent que la différence avec le même modèle fonctionnant au carburant leur soit remboursée. A noter que pour les modèles de luxe, cette différence s'élèverait entre CHF 10'000.- et CHF 20'000.-.

5. Conclusion

La circulation d'Eco-taxis à Nyon aurait un impact sur l'environnement des Nyonnais. Les gains en termes de pollution sonore et de l'air seraient importants. En effet, sur le territoire de la ville de Nyon, plusieurs milliers de kilomètres journaliers seraient parcourus par des Eco-taxis⁵.

Les sociétés de taxis ainsi que les chauffeurs indépendants pensent que la mise en place d'une action encourageant l'utilisation de taxis efficaces énergétiquement à Nyon est une bonne idée. Ils ne paraissent cependant pas intéressés à investir dès à présent dans ce type de véhicule car :

- le coût d'acquisition est important et le recul sur ce type d'opération n'est pas suffisant pour savoir si elle pourra être rentable ;
- le type de véhicules proposés sur le marché ne répond pas aux attentes des clients ;
- de sérieuses questions se posent quant à la poursuite de leur activité face aux nouvelles formes de concurrence.

Pour les exploitants et chauffeurs de taxi indépendants, si la Ville de Nyon envisageait d'appliquer la subvention accordée actuellement aux habitants (CHF 750.-), cette dernière ne serait pas suffisante. Ni le Canton de Vaud, ni la Confédération n'offrent de subvention qui serait potentiellement cumulable.

La Municipalité ne souhaite pas augmenter la subvention actuelle de CHF 750.- pour les véhicules écologiques ceci d'autant plus que la Ville investit fortement pour promouvoir l'électromobilité (bornes de recharge électriques, vélos électriques, vélos électriques en libre-service).

⁵ 73 licences de taxis accordées pour la ville de Nyon en 2017 (catégories A et B confondues) et environ 150 km parcourus par jour par chaque taxi.

Le Conseil communal de Nyon

- vu** le rapport municipal N° 56/2017 concernant le postulat de Mme Michèle Miéville et MM. Laurent Miéville, Patrick Buchs et Olivier Tripet, intitulé « Ecotaxi – pour encourager l'utilisation de taxis efficients énergétiquement à Nyon » du 18 janvier 2017,
- ouï** le rapport de la commission chargée de l'étude de cet objet,
- attendu** que ledit objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide :

de prendre acte du rapport municipal N° 56/2017 valant réponse au postulat de Mme Michèle Miéville et MM. Laurent Miéville, Patrick Buchs et Olivier Tripet, intitulé « Ecotaxi – pour encourager l'utilisation de taxis efficients énergétiquement à Nyon » du 18 janvier 2017.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 29 mai 2017 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic :



Le Secrétaire :

Daniel Rossellat

P.-François Umiglia

Annexes

- Postulat « Ecotaxi – pour encourager l'utilisation de taxis efficients énergétiquement à Nyon »
- Le règlement concernant le service des taxis, disponible en ligne à l'adresse suivante : <http://www.nyon.ch/multimedia/docs/2016/04/ReglementTaxisNyon.pdf>

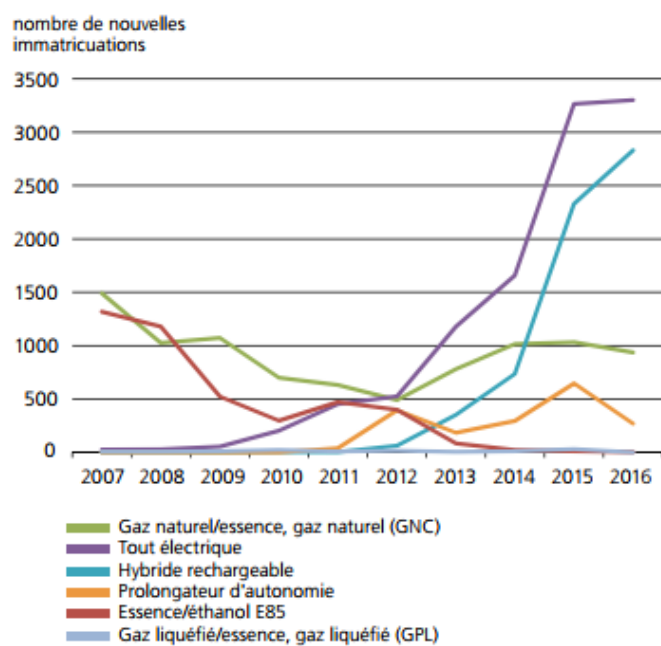


Fig. 1: Evolution en Suisse des nouvelles immatriculations de voitures de tourisme à motorisation alternative entre 2007 et 2016 (Office fédéral de l'énergie [OFEN]; source: Mofis)