



Des taxis plus écologiques : qu'est-ce qui fait obstacle ?

4 JUIN 2024 • ENVIRONNEMENT

« Trop d'incertitude ! » Dans la première d'une série en deux parties, quatre fédérations nationales affiliées à l'IRU décrivent les principaux défis qui compromettent la transition vers la zéro émission – et ce qui est nécessaire pour décarboner plus efficacement.

L'Union internationale du Transport Routier a demandé à quatre fédérations affiliées - [BVTM](#) (Allemagne), [KNV](#) (Pays-Bas), [UNIT](#) (France) et [Veezu](#) (Royaume-Uni) – de l'aider à mieux comprendre le cheminement du secteur des taxis vers la neutralité carbone en Europe.

Quels sont les défis de la décarbonation auxquels le secteur est confronté ?

BVTM (Allemagne): L'enjeu clé pour décarboner le secteur est la fiabilité. Prix de l'électricité, soutiens financiers, infrastructures de recharge, prix des voitures: il y a trop d'incertitude !

Si les exploitants de services de taxis sont disposés à devenir plus écologiques et à évoluer vers la zéro émission nette, ils tiennent aussi à minimiser les risques économiques et à éviter de mettre en péril la survie de leur entreprise et le gagne-pain de leurs chauffeurs.

Les gouvernements devraient faire plus pour soutenir les entreprises de taxi qui investissent dans des véhicules électriques (VE) ou dans des infrastructures pour ces véhicules électriques.

KNV (Pays-Bas): Le principal problème pour nous, c'est le nombre trop limité de modèles de voitures particulières et de minibus à Zéro émission à un coût abordable, offrant une autonomie suffisante.

Le secteur se prépare aux nouveaux appels d'offres qui contiennent des clauses de zéro émission et aux décisions des grandes villes de délimiter des zones où seuls les taxis zéro émission seront autorisés.

UNIT (France): Les services de taxis ont plus de mal que les autres secteurs à réaliser la transition vers l'électrique. L'autonomie des véhicules ne répond pas aux besoins et le réseau de recharge est sous-dimensionné pour les professionnels du transport.

Les chauffeurs parcourent jusqu'à 500 km par jour. Vient ensuite le confort. Ils ont besoin de suffisamment d'espace pour pouvoir transporter plus de quatre passagers et les véhicules doivent offrir un confort suffisant pour y passer jusqu'à 12 heures par jour.

Enfin, les coûts, tant d'achat que de recharge des véhicules, pèsent lourdement sur la rentabilité des taxis. Les prix du service étant réglementés, les chauffeurs de taxi n'ont aucune flexibilité en termes de revenus. Ils doivent souvent recharger la batterie à leur domicile, car le coût d'une recharge rapide est trop élevé. La plupart des chauffeurs résident en zone urbaine dans des immeubles à appartements où organiser la recharge à domicile peut s'avérer complexe, en particulier pour ceux qui sont locataires.

Veezu (Royaume-Uni): Le principal défi pour décarboner le secteur, est le manque d'infrastructures de recharge. Cela explique le peu d'enthousiasme pour l'achat de taxis électriques. Les échos que nous avons reçus indiquent que l'infrastructure de recharge actuelle dans les villes et communes est inadéquate, coûteuse et souvent indisponible.

Les gouvernements doivent fixer et réaliser des objectifs au niveau du nombre minimum de bornes de recharge, car la recharge à domicile n'est pas toujours accessible aux chauffeurs. La question des hausses de coûts d'exploitation est également centrale.

Sur le plan technique, l'une des principales préoccupations concerne la gamme de véhicules électriques, trop limitée actuellement.

Enfin, la rareté des modèles de voitures adaptés aux services de taxi a dissuadé les professionnels d'adopter les véhicules électriques.

Que faut-il pour transiter efficacement vers des taxis à zéro émissions?

BVTM (Allemagne): Comme mentionné, le secteur a besoin de stabilité et de fiabilité. Il faut des prix de l'électricité, d'un soutien financier, d'infrastructures de recharge et de voitures plus abordables. Il est très difficile de décarboner efficacement étant donné toutes les incertitudes.

KNV : Nous avons besoin d'objectifs réalistes : les véhicules zéro émission sont l'avenir. Mais il reste encore des défis qui nécessitent notre attention afin d'assurer une transition efficace.

La capacité de recharge, tant au niveau de l'infrastructure que de la capacité du réseau, n'est actuellement pas suffisante et la technologie est appelée à évoluer pour permettre une plus grande autonomie des batteries. Les véhicules deviennent plus lourds, il peut être nécessaire d'augmenter la limite de poids pour pouvoir rouler avec le permis de conduire B.

Enfin, des incitants financiers ou fiscaux sont nécessaires pour accélérer la transition. Il faudra ensuite une communication transparente avec de la part des autorités compétentes sur ce qui est prévu pour aider le secteur afin de rassurer les exploitants de services de transport et d'encourager les investissements.

UNIT : Une idée serait de prévoir des subventions spécifiques pour les chauffeurs de taxi, afin de compenser les nouvelles contraintes et de permettre d'assurer leur travail d'intérêt public. Sur le plan technique, il est nécessaire de développer un réseau dédié à la recharge rapide pour les taxis des villes. Alternativement, les taxis doivent avoir un accès facilité à des solutions de recharge lente, comme la recharge dans les immeubles d'habitation collectifs ou les réservations spécifiques sur les réseaux publics.

Veezu : Compte tenu des défis actuels, le réseau de recharge doit inclure davantage de points de recharge le long des autoroutes et dans les villes. Et leurs coûts devraient être régulés et correspondre au coût de l'approvisionnement national.

L'autonomie des véhicules étant un enjeu clé pour la profession, il est nécessaire de disposer d'une meilleure information et d'un choix plus large quant à l'offre de véhicules adaptés à l'activité des taxis.

Les politiques gouvernementales doivent également être claires et opportunes, pour permettre aux exploitants de planifier leurs achats futurs. Des incitants, tels que les subventions actuelles au Royaume-Uni pour les véhicules spécialement conçus pour des services de taxis, devraient être étendus aux véhicules de location avec chauffeur pour encourager là aussi l'utilisation de véhicules électriques.

Le deuxième article abordera ce que les clients des taxis apprécient le plus aujourd'hui, les plus grandes idées fausses sur les taxis et ce à quoi ressemblera le secteur dans cinq à dix ans.