

Les Pays-Bas ouvrent la voie à des taxis plus propres

26 juin 2025 • Environnement

Les Pays-Bas sont à la pointe de la décarbonisation des taxis en Europe : un taxi sur quatre est un véhicule zéro émission. Mais alors que le pays poursuit ses efforts, une question cruciale se pose : les objectifs de verdissement de plus en plus ambitieux sont-ils efficaces si les conditions nécessaires à leur réalisation ne sont pas encore réunies ?



En 2024, 23 % des 39 000 taxis néerlandais étaient des véhicules zéro émission. Dans le transport contractuel, qui couvre les services aux municipalités et aux soins de santé, cette part atteint 32 %. Cela place le pays parmi les meilleurs élèves d'Europe.

Ces progrès précoces ont été favorisés par plusieurs facteurs. Les marchés publics ont joué un rôle clé, les contrats de services intégrant de plus en plus des exigences en matière de zéro émission. Parallèlement, les investissements à long terme dans les infrastructures de recharge, en particulier dans les grandes villes, ont jeté les bases nécessaires à l'adoption de ces véhicules.

Les incitations nationales et locales, notamment la déduction fiscale MIA (une incitation néerlandaise à l'investissement vert qui était disponible jusqu'en 2024) et les programmes de subventions spécifiques à certaines villes, ont apporté un soutien financier important.

En outre, la flexibilité réglementaire contribue à élargir l'accès : à partir de juillet 2025, les conducteurs titulaires d'un permis B standard seront autorisés à conduire des véhicules zéro émission jusqu'à 4 250 kg, tels que les taxis accessibles aux fauteuils roulants.

L'ambition commence à dépasser la réalité

Malgré ces progrès, le membre de l'IRU, la [Royal Dutch Transport \(KNV\)](#), met en garde contre le fait que les ambitions croissantes se heurtent à des limites concrètes, en particulier à l'approche des échéances et à mesure que les attentes augmentent.

« Dans plusieurs régions, les entreprises doivent faire face à de longs délais d'attente avant de pouvoir connecter de nouveaux points de recharge ou étendre ceux qui existent déjà en raison de la congestion du réseau », a expliqué Fred Teeven, président de la KNV.

Sans une modernisation plus rapide du réseau, de nombreux opérateurs risquent de ne pas pouvoir électrifier leur flotte, même s'ils sont disposés à investir et prêts à le faire.

Le manque d'infrastructures de recharge rapide ajoute à la pression. « La durabilité ne dépend pas seulement de la disponibilité des véhicules, mais aussi d'un réseau de recharge robuste et accessible, en particulier pour les flottes à forte utilisation comme les taxis », souligne Fred Teeven.

Accès inégal au financement

Si les subventions initiales ont aidé certains opérateurs à se lancer, la charge financière reste élevée. Bien que le **coût total de possession** des véhicules zéro émission soit plus avantageux, leur prix d'achat initial reste nettement plus élevé que celui des véhicules conventionnels.

« Tous les opérateurs n'ont pas la même capacité d'investissement. Les instruments financiers doivent continuer à soutenir les entreprises de toutes tailles », a souligné Fred Teeven.

Le manque de clarté des politiques persiste

La planification est encore compliquée par l'absence de décisions nationales sur des questions clés. Certaines villes prévoient d'inclure les taxis dans leurs futures zones zéro émission, mais un cadre national fait toujours défaut.

« Les opérateurs ont besoin de clarté bien à l'avance. Des périodes de transition et des exemptions ciblées sont essentielles, en particulier pour les prestataires de transport sous contrat », a déclaré Fred Teeven.

L'hydrogène : prometteur mais pas encore prêt

Des projets pilotes de taxis à hydrogène sont en cours. Cependant, leur déploiement à grande échelle dépend d'investissements importants dans les infrastructures et d'un soutien politique continu.

Leçons pour l'Europe et au-delà

Les Pays-Bas montrent ce qu'il est possible de faire lorsque la politique, les marchés publics et les infrastructures sont alignés. Mais ils illustrent également ce qui se passe lorsque les objectifs avancent plus vite que les systèmes nécessaires pour les soutenir.

L'ambition seule ne suffit pas. Si l'on veut que les flottes de taxis européennes réussissent leur transition vers la décarbonisation, les solutions pratiques doivent suivre le rythme des objectifs politiques.

Cela implique des investissements continus, des cadres politiques coordonnés et des mécanismes de soutien qui touchent les opérateurs de toutes tailles afin que personne ne soit laissé pour compte dans la transition.