

# **FEBET – Brussels Taxi Fed (BTF) – Groupement national (G.T.L.) –Taxis Bleus – INGOBOKA-TAXI - Elite Taxis.**

Bruxelles, le 4 octobre 2024

## **Demande de report du basculement du secteur des taxis vers la zéro-émission au 1<sup>er</sup> janvier 2025**

Les fédérations signataires de la présente position commune peuvent comprendre les objectifs environnementaux ambitieux fixés par le Gouvernement et sont elles-mêmes en faveur d'une transition vers des véhicules plus propres pour l'avenir de la mobilité à Bruxelles.

Toutefois, elles demandent de prendre en considération les préoccupations de la présente note et de réfléchir à un calendrier plus flexible qui permettrait aux chauffeurs et à la région de mieux se préparer à une transition.

### **Nous rappelons que les taxis contribuent déjà à un meilleur environnement :**

- Ils offrent des services de transports partagés ;
- Ils sont un complément indispensable pour les services de transports en commun, en offrant une solution pour les derniers kilomètres des usagers (« the last mile »).
- La nuit et durant les heures creuses, ils permettent de remplacer les services réguliers, qui ne peuvent fonctionner efficacement avec de grands autobus.

**Les membres du Comité Consultatif ont pu suivre la présentation des résultats de l'étude de la VUB :**

### **TCO ?**

L'étude TCO (*Total cost of ownership*) de la VUB conclut que l'achat et la possession de véhicules sont plus avantageux avec des véhicules zéro-émissions (électrique) que dans le cas d'un véhicule à moteur thermique.

**Les représentants du secteur ont à l'unanimité fait valoir en réunion qu'il fallait se garder de toute conclusion hâtive sur base de l'étude TCO.**

Celle-ci ne tient pas compte de plusieurs facteurs importants pour la rentabilité et l'efficacité environnementale des services.

Des simulations, études micro- et macroéconomiques, sont nécessaires pour analyser la rentabilité des véhicules électriques lorsqu'ils sont utilisés pour des services de taxis et ce dans le contexte bruxellois.

A ce jour, les exploitants sont encore défavorables au basculement vers une flotte de taxis électriques:

### **Manque d'infrastructure de recharge adéquate**

- **L'étude de la VUB est basée sur la supposition que la plupart des chauffeurs rechargeront la batterie durant la nuit à leur domicile ?** Ce ne sera possible qu'à plus long terme :
  - Les chauffeurs habitent souvent dans des appartements et ne disposent pas d'unités de recharge pour les batteries. A-t-on bien tenu compte du fait qu'il s'agit, pour les 2.700 taxis, de 3.266 chauffeurs répertoriés par Bruxelles Mobilité et en tout de 7.290 certificats de capacité de chauffeurs délivrés en 2023 et 2024 ?

- Cette situation entraîne une surcharge des bornes publiques, limitant encore davantage la disponibilité pour les chauffeurs, surtout pendant les heures de service.
- Pour éviter la recharge rapide (qui diminue considérablement la durée de vie de la batterie), les chauffeurs indépendants qui le peuvent, opteront peut-être pour une recharge lente à leur domicile. Mais dans ce cas, il n'y aura qu'un seul chauffeur (au lieu de 2) qui utilisera le taxi (ce qui diminue le retour sur investissement).

### **Temps de recharge trop longs...**

... signifie perte de productivité, **il faut plus de chauffeurs et plus de véhicules pour assurer le même nombre de courses :**

- C'est le cas si la recharge doit se faire durant le service du chauffeur, particulièrement avec les bornes de recharge lentes.
- Comme précisé plus haut, en cas de recharge lente pendant la nuit le véhicule ne pourra être utilisé que par 1 chauffeur par jour. Il faut alors plus de taxis pour assurer le même nombre de courses, ce qui n'est pas favorable pour l'environnement.
- Dans le cas de recharge lente pendant le service, le véhicule n'est pas utilisé pour du transport de personnes et le chauffeur ne peut accepter de nouvelles courses, ce qui réduit la productivité. Il faut plus de chauffeurs et plus de taxis pour assurer le même volume transport. Cela se répercutera sur le prix au client.

### **Offre limitée de véhicules adaptés au taxi et autonomie insuffisante**

- L'offre de véhicules électriques abordables, adaptés au taxi, est encore trop limitée.
- Les modèles disponibles de voitures sont coûteux et leur autonomie reste insuffisante pour des trajets de longue distance ou interurbains, comme ceux vers l'aéroport ou d'autres villes. Les chauffeurs doivent refuser des courses longues, ce qui affecte directement leur chiffre d'affaires et le service au client, qui ne pourra être servi.
- Le choix se réduit à une peau de chagrin pour les minibus électriques et l'autonomie de ceux-ci est particulièrement limitée, pour quelques modèles offerts.
- L'utilisation d'options essentielles pour un chauffeur qui vit dans son taxi, comme le chauffage en hiver ou la climatisation en été, réduit encore davantage l'autonomie des batteries, compromettant leur efficacité.

**Bref, le taux d'utilisation des taxis électriques sera inférieur** à celui des taxis à moteur thermique. En optant pour une « zéro-émission » dès 2025, **il faudra plus de taxis et de chauffeurs pour offrir le même volume de transports.**

### **Amsterdam vient de reporter l'obligation de taxis zéro émission**

Les représentants des exploitants du secteur rappellent que la Ville d'Amsterdam - qui a été la plus progressive en matière d'électrification des taxis – vient de reporter l'obligation d'achat de véhicules zéro émission prévue initialement au 01.02.2025 ! Amsterdam aussi estime que c'est trop tôt, l'infrastructure de recharge de batteries nécessaire n'est pas disponible, l'offre de véhicules zéro-émission ne répond pas encore aux besoins des taxis: manque de capacité des batteries, véhicules trop chers si on veut suffisamment de place pour les passagers et leurs bagages, et manque de confort pour les chauffeurs par temps chaud - airco- et en hiver - chauffage.

### **Conclusions :**

***Il y a lieu de reporter d'urgence le basculement vers des taxis « zéro émission », prévu pour le 1<sup>er</sup> janvier 2025.***

**FEBET – Brussels Taxi Fed (BTF) –  
Groupement national (G.T.L.) –Taxis Bleus –  
INGOBOKA-TAXI - Elite Taxis.**

*Entretemps la Région pourrait apporter un soutien supplémentaire au déploiement de bornes de recharge en éliminant les obstacles. Le marché devra se développer de manière autonome, en mettant l'accent sur le déploiement d'infrastructure de recharge dans les immeubles d'habitation, sur le potentiel de la recharge intelligente avec une attention particulière pour les taxis.*

Les soussignés de la présente note :

Marc DELIRE et Pierre STEENBERGHEN (G.T.L.),



Khalid Ed-Denguir (Febet),



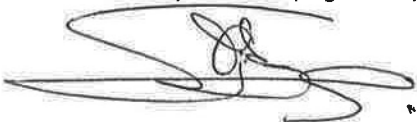
Abdessamade SABBANI (BTF),



Didier Brison (Taxis Bleus),



Thomas Habyalimana (Ingoboka)



Brahim Salmi (Elite Taxis)

