

## Synthèse de la mission de Green Propulsion Taxis bruxellois

La législation bruxelloise présente un vide important au niveau de la régulation environnementale en matière de taxis. En effet, il n'y a pas véritablement de texte ou mesure s'y rapportant spécifiquement. Suite à ce constat, Green Propulsion a réalisé une étude à la demande de l'IBGE.

Les recommandations du rapport de Green Propulsion s'articulent sur deux axes : **la modification des textes de lois sur base de la méthodologie écoscore et la mise en place de projets pilotes.**

La modification des textes de lois est détaillée au point 8.2.1. du rapport final de l'étude et résumée ci-dessous.

- Le premier texte dont il est question est l' « *Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 Mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeurs* ».

L'article 32,13° pourrait permettre d'introduire la **notion d'un seuil minimal d'écoscore** à respecter pour l'affectation de nouveaux véhicules dans la flotte de taxis. Le renouvellement des véhicules s'effectuant actuellement en moyenne tous les 3 à 4 ans, la transition vers des véhicules moins polluants pourra donc se dérouler naturellement, sans bouleversement immédiat et relativement rapidement. En résumé, les véhicules de la flotte devraient respecter les écoscores-seuils suivants :

Catégorie de véhicules	Ecoscore	% de la flotte
Véhicules M1 traditionnels	minimum 68	≥75%
	entre 66 et 68	≤ 25%
Taxis-mixtes	minimum 64	100%
Limousines	minimum 66	100%
Ecoscores valides pour 2009 et augmentant ensuite d'un point par an		

- Le deuxième point dont il est question concerne l'avis prescrit par l'article 5, alinéa 4, de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voiture avec chauffeur : « *Véhicules pouvant être exploités comme taxis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Appel aux exploitants d'un service de taxis ou aux candidats exploitants d'un service de taxis* ».

Ces appels à candidatures sont publiés lorsque la Région estime que le nombre de taxis en circulation doit être revu à la hausse pour répondre à la demande. Un appel à candidatures est donc lancé pour l'octroi de nouvelles licences d'exploitation et différents critères qualitatifs sont analysés pour sélectionner les candidats. **Un remaniement de la pondération de ces critères permettrait de favoriser les candidats proposant des véhicules plus écologiques.** Le dernier appel à candidatures a été publié en juillet 2008 et n'attribuait que 10 points sur 200 à l'impact environnemental des véhicules. C'est trop peu.

L'impact CO<sub>2</sub> des modifications de lois est aussi estimé dans le rapport. Les hypothèses retenues sont les suivantes : un nombre de 1250 taxis à Bruxelles et 75.000 km parcourus en moyenne par chacun d'entre eux par année. Le gain en termes d'émissions de CO<sub>2</sub> s'échelonnerait de 1770 à 2342 tonnes de CO<sub>2</sub> par

an (ce qui représente 0,2 à 0,3% des émissions totales du transport routier en RBC), ce qui correspond à une économie de 610.000 à 895.000 litres de carburant.

A côté de l'aspect environnemental, cette mesure permet donc à l'exploitant de taxis d'économiser en carburant, au cours actuel du Diesel (fin 2008), de 500 à 715 Euros par véhicule et par an. Les études des autres villes européennes relèvent par ailleurs un attrait pressenti des utilisateurs de taxis pour des véhicules moins polluants comme en témoigne la création de sociétés d'exploitations vertes telles que les taxis Greentomato à Londres. Une augmentation de la part de marché relative de l'exploitant vert pourrait donc être envisagée.

En outre, à l'aide des statistiques d'occupations présentées au chapitre 7.2, il sera aisé de convaincre les exploitants que la réduction des dimensions des véhicules taxis est tout à fait adaptée à l'exploitation efficace de l'activité.

Notons enfin que l'analyse comparative entre villes a montré que de nombreux élus choisissaient d'associer mesures obligatoires et projets-pilotes visant à favoriser le développement et l'insertion de nouvelles technologies de motorisations. Un projet-pilote sur base d'un véhicule hybride rechargeable se révèle le mieux adapté à Bruxelles. Le véhicule hybride pourra remplir environ 65 % des besoins kilométriques de l'exploitant uniquement via l'énergie tirée du réseau électrique avant de combler les 35% restant par l'énergie thermique traditionnelle avec toutefois l'avantage d'un bon rendement.