

Avec les investissements pharaoniques que Genève concède depuis de nombreuses années pour la mobilité douce, notamment pour la mobilité par le rail, notre société est de plus en plus sollicitée pour effectuer « les derniers kilomètres » lors d'un voyage passant par la multimodalité. À tel point, que des régies locales et sociétés internationales souhaitent régulièrement établir des partenariats avec nous, pour profiter de la maîtrise de notre logistique sur ce marché spécifique.

Stop à l'éco-politique de l'interdit, ce que les professionnels souhaitent, c'est du concret !

La grande idée d'une majorité des personnes en charge de la mobilité, c'est de supprimer la voiture individuelle en ville. Est-ce raisonnable sans alternative ? Et qu'attendent les professionnels du transport et plus particulièrement les chauffeurs indépendants affiliés à Taxiphone Centrale SA ?

La transition énergétique est inévitable pour tout le monde et se justifie en priorité pour les taxis. Zones prioritaires à faible émission, projets de péages urbains, démultiplication des pistes cyclables, limitations à 30 km/h, travaux intempestifs, suppression de places de stationnement, les taxis pourraient bientôt être les seuls, avec les TPG, à pouvoir circuler librement dans les centres villes. **Peut-être une chance pour notre branche d'activité ?** Le sujet est complexe, et contrairement à ce qu'affirment les inconditionnels de la libération à outrance, nos concurrents VTC ne sont absolument pas en phase avec la promesse écologique attendue, du fait de leur nombre exponentiel, puisque non soumis à un numerus clausus, contrairement aux taxis contingentés, mais surtout au vu des kilomètres à vide qu'ils parcourent avec leur berline gour-

mande en carburant ! Une étude a estimé que le modèle économique des nouvelles plateformes américaines ont fait augmenter le trafic routier d'environ 3% et que le trajet moyen en VTC produit environ 69% d'émissions de plus que les trajets qu'ils remplacent. Cherchez l'erreur ? Les politiques, les chercheurs, les constructeurs, les consommateurs, tout le monde parle de la transition énergétique, mais qui a vraiment le pouvoir d'enclencher le mouvement éco-responsable qui permettra de satisfaire de manière durable, équitable et sûre les besoins en énergie pour les citoyens et leur environnement. Les gouvernements ont fixé l'interdiction de la vente de nouveaux véhicules ICE à 2030. Dès lors, de nombreuses entreprises et flottes ont déjà pris des mesures pour se préparer à l'avènement des véhicules 100% électriques dans l'environnement commercial.

Eco-Friendly ? Pas certain... Économies ? Sûrement !

Lorsque Toyota a lancé sa voiture hybride dans les années 1997, les chauffeurs de taxis du monde entier se sont rués vers ce type de véhicule. Mais il faut être honnête, très peu finalement l'ont fait par conviction écologique. Cette innovation bienvenue a surtout permis à ces professionnels de la route de diminuer de 50% leur budget essence annuel. On peut confirmer que les chauffeurs indépendants affiliés à Taxiphone ne sont pas en reste puisque 4/5 d'entre eux ont d'ores et déjà opté pour des modèles hybrides,

économisant du coup, pour une utilisation moyenne de 50'000 km, environ CHF 3'300.-/taxi par an. Passer à l'électrique ? OUI évidemment. L'entretien d'un véhicule électrique coûte 5 fois moins cher qu'un véhicule thermique. Qui ne voudrait pas payer moins de maintenance ? Moins de pièces mobiles à changer ? De ne plus avoir besoin de faire les vidanges ?

Taxiphone Centrale SA et plusieurs autres compagnies de taxis similaires de poids, conscients qu'il fallait améliorer et valoriser le rôle du taxi, ont lancé il y a quelques années T4SC (Taxis4SmartCities), association basée à Bruxelles ayant pour but d'analyser, reprendre et proposer à ses membres toutes les idées permettant la bonne intégration des taxis au sein des programmes MaaS; (Mobility as a Service). Mais ils sont surtout arrivés à faire reconnaître la nature unique de l'industrie du taxi auprès des dirigeants en charge de la mobilité, (les taxis faisant partie des systèmes de transport « public » au niveau local assurant la mobilité de toutes les personnes à tout moment et en tout lieu).

Tous les jours, des milliers de particuliers profitent de nos services (www.mytaxiphone.ch) et ne s'embêtent désormais plus avec plusieurs voitures personnelles par foyer... Surtout grâce à notre forfait pendulaire idéal à -30%.

Divers projets dans le monde

Beaucoup de promesses des constructeurs à l'horizon, véhicules à hydrogène, 100% électriques, mais

à ce jour il n'y a pas encore suffisamment de stations de recharge disponibles (2 pour l'hydrogène en suisse, et environ deux cents pour l'électrique à Genève).

Toyota veut élargir sa gamme à environ 70 modèles électrifiés dans le monde d'ici 2025. De ce nombre, il y aura 15 véhicules électriques à batterie, dont sept représentants de la bannière bZ. L'objectif ultime est de devenir une entreprise carboneutre d'ici 2050.



En attendant, l'Apple Car, le Mercedes-Benz Vans 7 places Concept EQT sortie prévue en 2022 pourrait bien convenir, à condition que le prix soit attractif.

Volonté politique et contraintes économiques

Si les taxis offrent une réelle opportunité de tester la transition, il est important de comprendre les contraintes qui jalonnent le parcours. Partout dans le monde les autorités ont compris que les taxis offrent une alternative réelle, organisée et idéale pour tester grandeur nature la possibilité d'une transition Zéro-Emission de notre profession. Se déplacer en taxi, c'est contribuer à améliorer la qualité de l'air et le bien-être des ci-

toyens. Mais la question aujourd'hui à poser aux politiques genevoises est de savoir s'ils sont prêts, comme leurs homologues de Londres à Madrid, à intégrer dans toutes leurs réflexions de mobilité les 1100 taxis genevois contingentés, puisqu'il faut les considérer, désormais, comme des acteurs incontournables de la mobilité vertueuse. Les taxis doivent reprendre leurs places privilégiées dans la circulation, conjointement avec les transports publics.

Opter pour des voitures à faible émission, c'est mettre toutes les chances de son côté pour devenir le partenaire sélectionné par les TPG, d'ailleurs nous sommes en pourparlers avancés avec cette régie pour concrétiser un partenariat multimodal (projet ZenGo).

Les taxis, un test grandeur nature pour la transition

Aujourd'hui nous sommes prêts à faciliter la transition énergétique et le respect des dispositions validées à la COP 21.

Les autorités devraient passer à la vitesse supérieure et se doter d'un fond de plusieurs millions de francs pour permettre une transition rapide des taxis genevois 100% verts.



Ce fond ambitieux devant permettre, l'équipement de bornes de recharge « Five Fold » sur les 40 stations de taxis déjà existantes, (en s'assurant que les prises puissent évidemment se connecter avec tous les modèles taxis EV), l'accord de prêts sans intérêt, le versement d'une prime à chaque chauffeur de taxi qui participera au programme, mais aussi en supprimant diverses taxes professionnelles cantonales annuelles.

Autre outil indispensable pour les autorités

La transition verte passe également par la transition numérique de la mobilité.

Ce partage de données avec les autorités publiques (B2G), qui doit rester volontaire, permet non seulement d'améliorer considérablement les modèles de mobilité. Il donne aussi la possibilité de contrôler, en amont, sur le plan social, de s'assurer que les conditions adéquates de travail soient garanties aux chauffeurs de la branche.

Sans baisser le tarif officiel kilométrique des taxis genevois, (prix, qui n'a pas augmenté depuis 25 ans) une course, après la transition énergétique et l'accès prioritaire des taxis dans la circulation pourrait facilement faire baisser de 30% le prix, tout en assurant de meilleurs revenus pour les chauffeurs.

Tout est possible à condition que l'Etat considère enfin ce mode de transport comme prioritaire et d'utilité écologique, ce qui n'est malheureusement pas encore le cas.

Propos recueillis par Diana Fertikh auprès de Monsieur Cédric Bouchard, directeur Taxiphone Centrale SA

