

## «Trop tôt ? Nous sommes plutôt trop tard !»

### Multiobus Tirlemont ajoutera dix bus électriques à sa flotte en 2021

En 2018, la société tirlemontoise [Multiobus](#) fut la première compagnie de bus privée à affecter deux bus électriques au service de De Lijn. « Nous avons beaucoup appris de ce projet pilote. Au printemps 2021, nous élargirons notre flotte en accueillant dix nouveaux bus électriques qui parcourront le Hageland pour De Lijn. Cet investissement écologique nous offrira une plus grande rentabilité à long terme » affirme avec conviction **Olivier van Mullem**, administrateur de l'entreprise. Le verdissement de la flotte de Multiobus est irréversible.

### Prêt pour l'avenir

C'est en 2019 qu'Olivier van Mullem a pris la décision de ne plus acheter de bus diesel. À l'époque, la législation européenne venait d'instaurer des restrictions en matière d'émissions de CO2 pour les poids lourds et les bus à partir de 2025. « Si nous avions attendu jusqu'à cette date pour verdir notre flotte, nous nous serions heurtés à de sérieuses difficultés. En tant que PME, nous ne pouvions pas nous le permettre ». Cette prévoyance a fait de Multiobus un pionnier dès 2018. À l'époque, l'acquisition des deux premiers bus électriques constituait un saut dans l'inconnu.

« Mais nous nous sommes inspirés de nos voisins tels que les Pays-Bas, la France et l'Allemagne, qui ont de l'avance sur nous à cet égard. **La Chine compte même 98 % de tous les bus électriques en circulation au monde. En Belgique, le secteur est conservateur.** Lorsque des collègues me disent que nous sommes trop tôt, je réponds qu'en réalité, nous sommes déjà trop tard ! Les prix des véhicules baisseront encore, c'est vrai, mais en tant qu'entrepreneur prévoyant, je considère cela comme des frais d'apprentissage. Dans l'intervalle, nous tirons en effet d'énormes enseignements pour l'avenir. Certes, la technologie s'améliore continuellement, mais on ne peut pas se contenter d'attendre. La prise de risques calculés fait partie intégrante de l'esprit d'entreprise. **Cette 'anticipation' permet aussi à nos mécaniciens de se recycler en techniciens,** » explique Olivier van Mullem.

## De plus grandes batteries

Les bus électriques de Multiobus sont des modèles à grandes batteries du constructeur néerlandais Ebusco. La batterie n'est rechargée qu'à la fin de la journée. Le bus n'est donc pas équipé d'un pantographe qui permet d'effectuer une recharge à des bornes en cours de route. Olivier van Mullem : « **Je ne crois pas aux bornes de recharge en cours de route ou aux modèles hybrides.** Sur nos lignes, les bus parcourent 300 à 400 kilomètres par jour. Grâce à leurs grandes batteries, les bus peuvent effectuer entièrement leurs trajets dans le Hageland. Il n'y a que pour les longs trajets, par exemple à Bruxelles, Anvers ou Gand, que c'est peut-être un peu juste. »

**L'avantage de ces grandes batteries, c'est que vous pouvez les recharger lentement la nuit à faible puissance.** C'est mieux pour la durée de vie de la batterie. En effet, pour l'instant, la manière dont la batterie réagira en vieillissant reste une inconnue. Multiobus ne considère pas la lenteur de la recharge comme un problème pratique. « La nuit, un bus diesel qui a fait le plein attend aussi sagement douze heures sur le parking. Cette période peut tout aussi bien être utilisée pour recharger une batterie. Il s'agit essentiellement d'un défi en matière de planification, car tous les bus ne peuvent pas être branchés en même temps. Quels sont les bus qui partent plus tôt et qui doivent donc être rechargés en premier ? Ce sera un exercice d'efficacité », explique Olivier van Mullem.

## Un avantage financier

L'infrastructure de recharge représente un coût important dans la transition menant à un modèle de compagnie de bus durable. Techniquement, équiper un dépôt de manière à pouvoir relever de grandes quantités d'électricité ne pose aucun problème. « Mais tout comme nous cherchons à acheter du diesel à un bon prix, nous voulons aussi **maintenir nos coûts énergétiques aussi bas que possible. Nous produisons donc une partie de notre énergie nous-mêmes grâce à notre propre parc de panneaux solaires.** Nous stockons cette énergie dans des blocs d'alimentation, ce qui nous permet de transférer l'énergie que nous produisons en journée vers le bus durant la nuit. C'est plus avantageux que de vendre notre énergie solaire directement à un fournisseur d'électricité ».

Au final, et comme toutes les entreprises, Multiobus fait ses comptes avec attention. Et selon Olivier van Mullem, le résultat vire au rouge si on achète un nouveau bus diesel aujourd'hui. Le prix d'achat d'un bus électrique est le double d'un bus diesel. Cependant, le coût de

l'énergie au kilomètre et celui de l'entretien sont beaucoup plus faibles. Au bout de six ans environ, l'équilibre entre les deux est atteint. Et ce, sans tenir compte de l'avantage sociétal que constitue la réduction des émissions. « **Je sais qu'un nouveau bus électrique sera encore en service dans dix ans, mais personne ne peut affirmer aujourd'hui que ce sera le cas également pour un nouvel autobus diesel.** Et quelle sera encore la valeur de ce bus en 2025 ? », se demande Olivier van Mullem.

### **Le monde à l'envers**

L'exploitant sait que Multiobus est un pionnier en matière d'investissement durable. « Nous pensons que dans la mobilité de demain, **les gens utiliseront des transports en commun organisés de manière durable.** Nous voyons donc notre avenir d'un bon œil ». Même si l'exploitant d'autobus et d'autocars a parfois l'impression de vivre dans un monde qui tourne à l'envers. « Je suis surpris du retard qu'accusent les constructeurs belges. Ils viennent me voir pour me demander comment ça marche et pourquoi j'agis ainsi. Je me demande parfois si ça ne devrait pas être l'inverse ! Je le regrette ».

Même chez De Lijn, aucune stratégie durable ne s'est encore imposée, alors que 2025 n'est pourtant pas loin. « De Lijn participe certes à la réflexion lorsque nous arrivons avec nos bus électriques. Mais je ne ressens aucune pression pour accélérer le passage à des bus durables. **Ce sont plutôt les villes où nous circulons avec nos bus qui mettront notre secteur devant le fait accompli** via des normes d'émission de plus en plus strictes. À ce moment-là, nous serons prêts avec notre flotte verte », conclut Olivier van Mullem, envisageant sereinement l'avenir.