

La Stib parie sur l'hydrogène pour répondre aux objectifs du plan Climat

ZONE BASSES ÉMISSIONS

Le CEO de la Stib, Brieuc de Meeûs, ouvre une nouvelle voie : produire de l'électricité à partir de l'hydrogène pour faire rouler ses bus.

Des bus zéro émission de gaz à effet de serre à la Stib d'ici 2035 ? L'entreprise n'a pas le choix. Elle doit respecter les engagements pris par le gouvernement bruxellois. À l'heure actuelle, la Stib teste plusieurs types de bus électriques. Son CEO, Brieuc de Meeûs, ouvre une nouvelle voie : l'hydrogène. Depuis peu, la Stib effectue des recherches sur le sujet. Très prochainement, elle va signer une convention avec l'ULB et la VUB pour élargir le champ des recherches.

L'an passé, la Stib a consommé 169 millions de litres de carburant.

"Nous répondons simplement à l'exigence de la zone basses émissions. À savoir la disparition des moteurs à combustion interne pour 2035", rappelle le CEO de la Stib. L'an passé, la Stib a dépensé 11 millions d'euros pour 46,6 millions de kilomètres parcourus. Tandis qu'en 2017 elle a produit 217 000 tonnes en équivalents CO₂. "Partant de là, la Stib cherche des solutions pour remplacer sa flotte de bus (782 dont 37 en full électrique en phase test actuellement, Ndlr). Nous avons plusieurs pistes : les bus électriques qui se

rechargent la nuit au dépôt comme ceux de la ligne 33, les bus électriques qui se rechargent en station comme sur la ligne 64 ou utiliser l'hydrogène comme élément de production de l'électricité."

Concrètement, ces bus ne rouleraient pas à l'hydrogène mais l'utiliseraient pour la production de l'électricité. Reste à savoir d'où proviendrait cet hydrogène. La Stib pourrait se le faire livrer, l'acheter via les pipelines situés dans nos sous-sols, etc. Mais alors, quelle garantie que cet hydrogène est 100% vert ? "Une autre piste est de produire cet hydrogène nous-

mêmes", explique Brieuc de Meeûs. Si elle n'émet quasiment aucune pollution, cette technologie présente quelques défauts. La production d'hydrogène génère de très grosses pertes en électricité : le rendement est estimé à 25%. "Nos recherches portent aujourd'hui sur la manière dont on peut améliorer ce rendement. Avec l'ULB et la VUB, nous allons également travailler sur

les aspects juridiques de l'exploitation d'hydrogène, sur des nouveaux modes de propulsion, etc." Un bus utilisant cette technique sera d'ailleurs testé sur une ligne de la Stib d'ici quelques mois.

► Pour remplacer un bus diesel, la Stib a besoin d'1,3 bus électrique

Pour la ministre en charge de la Mobilité Elke Van den

Brandt (Groen), la Stib s'inscrit ici pleinement dans les objectifs du gouvernement bruxellois de tourner le dos aux moteurs thermiques d'ici 2035. "Il est très important que la Stib investisse dans l'innovation. Nous disposons de technologies mais nous devons nous diriger vers ce qu'il y a de meilleur." Et de moins cher car, à flotte constante et sans alternative à l'électrique traditionnel, la flotte de bus de la Stib pourrait dépasser les 1000 engins en 2035.

Remplacer l'entièreté de la flotte de bus d'ici quinze ans "constitue un véritable défi pour la Stib", confirme Brieuc de Meeûs. "Par rapport à un bus roulant au diesel, un bus électrique coûte plus cher, offre une autonomie limitée et prend plus de place, donc exige la construction de dépôts. En moyenne, j'ai besoin d'1,3 bus électrique pour remplacer un bus diesel. Cela représente un investissement colossal. Raison pour laquelle nous cherchons des alternatives permettant d'éliminer ces coefficients multiplicateurs. L'hydrogène constitue une piste plus que sérieuse."

Sur un plan environnemental, "il s'agit même d'une solution extraordinaire, même si elle présente encore de nombreux défauts aujourd'hui : je prends de l'eau, je fais de l'hydrogène et je récupère de l'eau."

Vraiment idéale, n'est-il pas ?

Mathieu Ladevèze



► Sur un plan environnemental, "l'hydrogène est une solution extraordinaire [...] : je prends de l'eau, je fais de l'hydrogène et je récupère de l'eau". © JEAN-LUC FLEMAL

MaaS : mise en service dans deux ans, au plus tard

Cette plateforme intégrera toute l'offre de mobilité présente à Bruxelles. On pourra également payer via l'appli.

La plateforme regroupant toutes les offres de mobilité présentes à Bruxelles sera mise en service pour 2021 au plus tard, annonce le CEO de la Stib Brieuc de Meeûs. Créée dans le cadre du plan MaaS

(pour Mobility as a Service), cette plateforme - que le client retrouvera entre autres sous forme d'application sur son smartphone - intégrera l'ensemble de l'offre de mobilité active à Bruxelles : voiture

personnelle, bus, tram, train, métro, voiture partagée, taxi, scooter, vélo ou trottinette en free floating, Villo, etc.

Elle permettra au client de choisir son/ses mode/s de déplacement selon plusieurs critères (durée, prix, émissions de GES, etc.). Une fois son choix effectué, le client paie directement via l'application, quel que soit le service utilisé. Plus besoin donc

de jongler entre les différentes cartes et tickets des opérateurs publics. Un test sera mené au printemps, certainement sur un panel de clients.

"La mise en service aura lieu d'ici 18 mois à deux ans au plus tard", confirme le CEO de la Stib, qui dévoile les multiples autres opportunités de cette plateforme, tels que les packages mobilité. "Par exemple, le

client achète un package à 50 euros pour le mois. Avec ce forfait, il pourra prendre les transports en commun qu'il souhaite pour le montant payé. Il pourra choisir cinq trajets en taxi, vingt en métro, une heure de trottinette, trente minutes de vélo partagé, etc.", poursuit Brieuc de Meeûs.

Qui, face à une éventuelle concurrence privée intéressée par ce type de marché, pro-

meut par ailleurs, via ce nouveau service totalement intégré et géré par l'institution publique, "l'universalité des transports". "La Stib doit le faire pour garder l'idée de service public et assurer l'universalité des transports. C'est-à-dire permettre à toutes et tous de voyager quelles que soient leurs conditions socio-économiques."

M. L.



La Dernière Heure Bruxelles 04/12/2019, bladzijden 16 & 17

All rights reserved. Gebruik and reproductie enkel mits toelating van de uitgever via La Dernière Heure Bruxelles

