Publié le 18 septembre 2024

A Nantes, tous les bus rouleront à l'électrique en 2040

La Sem Semitan, qui exploite le réseau des transports de l'agglomération, et Nantes Métropole visent la généralisation des bus électriques dans une quinzaine d'années. Dans l'attente, la transition est assurée par des bus roulant au GNV.

En 2020, en France, **les transports étaient responsables de 28,7 % des émissions nationales de gaz à effet de serre (GES)**, une contribution relativement moins forte qu'en 2019 où ils en représentaient 31,1 %, d'après les chiffres publiés par le **ministère de la Transition écologique**. **Olivier Le Grontec, directeur de la Semitan**, connaît bien ces chiffres. « Notre métier consiste bien sûr à transporter les usagers. Mais nous devons le faire en leur proposant une offre adaptée à leurs attentes tout en rendant la plus concrète possible notre détermination à lutter contre les GES, faire baisser le recours à la voiture et faciliter le report modal », dit-il. La Sem a été créée en 1979 pour exploiter le réseau de transport en commun de l'agglomération nantaise (bateaux, bus et tramway). **Elle est aussi en charge, depuis 2019, de la coordination de toutes les mobilités dans l'agglomération nantaise, à savoir 24 communes pour 677 900 habitants.**

60 % des usagers déjà à l'électrique

Avec Nantes Métropole, il a été convenu d'accélérer le renouvellement de la flotte de véhicules. « Aujourd'hui, 95 % des bus de la Semitan (hors affrétés donc) roulent au GNV (Ndlr, Gaz naturel véhicule), 5 % à l'électrique. Dès 1999, Nantes Métropole a choisi de ne plus acheter de bus diesel mais des bus GNV. « L'objectif est d'atteindre 100 % de bus électriques en 2040 », poursuit le directeur. « Un cadre réglementaire national impose aux AOM de renouveler leur flotte par des véhicules « à faibles ou très faibles émissions ». A partir de 2025, 100 % des véhicules acquis doivent être à faibles émissions dont 50 % à très faibles émissions, c'est-à-dire électriques ». **Le GNV assure donc une fonction de transition, en attendant le tout électrique**. Avec les 21 bus électriques biarticulés (les plus longs) et l'ensemble du réseau tramway (par nature, propulsé à l'électrique), « ce sont quand même aujourd'hui 60 % des passagers transportés par des véhicules fonctionnant à l'énergie électrique », assure Olivier Le Grontec. **La ligne la plus dense, le Busway que tous les Nantais connaissent, longue de 7 kilomètres, est assurée par des bus électriques** qui transportent chaque jour 40 000 voyageurs.

Pour l'heure, la Semitan respecte son objectif de généralisation de bus électriques. « **Le coût de l'ensemble de ces acquisitions n'est pas négligeable, un bus électrique coûtant entre 600 000 et 800 000 euros**. Mais les coûts d'entretien sont moins importants que pour les bus thermiques, donc le montant sera progressivement lissé. Les bus ont une durée de vie d'une vingtaine d'années. Tous les dix ans, on procède à

une rénovation lourde ».

Des coûts importants lissés dans le temps

L'autre axe pour réduire la pollution consiste à former **régulièrement les conducteurs à l'éconduite.** Des modules sont intégrés dans les formations. « Par ailleurs, les bus seront progressivement équipés d'un boitier qui permet de déterminer si la conduite du conducteur, plus souple, est moins consommatrice de GNV ». La Semitan roule résolument vers l'électrique. Un choix stratégique et politique de Nantes Métropole, en lien avec **la réduction de l'autosolisme en ville.**