

DÉPLACEMENTS. Le service de voitures en libre-service lancé en 2008, en même

Marguerite fête

Il y a dix ans, le service d'auto-partage libre service marguerite débutait son aventure nantaise. Elle se poursuit.

Aujourd'hui, non seulement les petites voitures noires à toit orange sont toujours là, quand Autolib (groupe Bolloré) a cessé à Paris, mais elles en profitent pour se développer, au rythme d'une station par trimestre selon les prévisions 2019.

« Des voitures de quartier pour des déplacements de proximité »

Même si, pour l'instant, la rentabilité n'est toujours pas au rendez-vous, la fierté de Tony Lesaffre et Denis Maure, dirigeants du groupe Sepamat, propriétaire (à 80 %) fondateur de Marguerite, est bien d'avoir incité les usagers à délaissier leur propre automobile. « 69 % des utilisateurs de Marguerite déclarent avoir abandonné leur véhicule personnel », précise une étude qu'ils ont diligentée. « Marguerite a toujours eu pour objectif de proposer aux Nantais une solution alternative pour leurs déplacements », expliquent-ils.

Marguerite affiche plus de 2 100 utilisateurs. « Le service participe ainsi à l'évolution des habitudes de dépla-



« Marguerite » a fêté ses dix ans le 13 septembre. Photo PO-EC

cement par un recours accru à pied ou du vélo », indique l'étude. Le coût du tout électrique, les frais logistiques

du système de restitution du véhicule en un lieu différent et l'état de dégradation des voitures expliquent, selon Denis Maure, l'échec du service parisien Autolib qui, selon lui, a en fait ajouté des véhicules dans le flot de circulation alors que l'idée est de réduire la part de l'automobile dans les déplacements parisiens.

L'offre évolue

« Avec Marguerite, nous avons la conviction qu'à Nantes il est possible de se déplacer autrement, en combinant les modes de déplacements doux et une utilisation raisonnée de la voiture. Marguerite offre des voitures de quartier destinées à couvrir les déplacements de proximité auxquels les transports en commun, le vélo, la marche ou encore le taxi ne peuvent pas répondre », estime Denis Maure.

L'offre Marguerite évolue avec l'accès au service devenu gratuit et sans engagement avec la formule Liberté, la facturation à la minute qui permet de répondre à des besoins automobiles de très courte durée et des forfaits 10 et 24 h s'adaptant aux besoins de location sur une plus longue durée, notamment pour les professionnels. Les heures de nuit sont gratuites (entre 6 h et 22 h). Le stationnement est gratuit dans les parkings NGE (2 heures).

Eric Cabanas

ZOOM



Tony Lesaffre, codirigeant du groupe Sepamat. Photo PO-EC

L'autopartage, « un service complémentaire »

Alternative. « Les loueurs savent mettre à disposition des voitures pour une journée. En revanche, ils sont peu présents en centre-ville, ne sont pas ouverts 24 h sur 24, offrent un service de qualité mais trop coûteux pour des utilisations courtes au quotidien. Si nous voulons moins de voitures il faut offrir la possibilité aux Nantais de s'en procurer une à tout moment et près de chez eux. Interpellés dès 2006 par Camille Durand (PS), alors vice-pré-

sident de Nantes Métropole, nous avons vite compris que l'autopartage était un service différent mais complémentaire de la location traditionnelle. Les voitures stationnées en ville sont sous utilisées, coûtent cher, perdent de leur valeur et amènent un certain nombre de contraintes de stationnement et d'usure. Notre projet est, à terme, d'une Marguerite par rue à Nantes. Une voiture partagée peut remplacer 15 voitures selon l'Ademe. »

temps que le Bicloo, poursuit son développement en 2019 avec la création de nouvelles stations

dix ans d'autopartage



55 voitures, 47 stations

Multimodes. Selon l'étude réalisée pour Marguerite, les « utilisateurs sont multimodaux. Ainsi 74 % d'entre eux combinent le service autopartage avec les transports en commun et 38 % avec Bicloo, le système de vélopartage nantais. Particulièrement plébiscitée par les hommes (62 %), actifs (35 % sont employés et 24 % cadres), Marguerite propose 55 voitures sur Nantes et sa métropole, réparties dans 47 stations ». Dès octobre 2018, une nouvelle application sera lancée avec de nouvelles fonctionnalités, comme l'ouverture de la voiture ou l'état des lieux avec smartphone. La formule « liberté » pour un usage ponctuel est à 10 €/heure et 0,50 € du km, carburant inclus. La formule « Eco » à 12 € par mois, 0,50 € du km carburant inclus, 0,25 €/km au-delà du 51^e km.

Photo PO

Que pensez-vous de cette pratique ?



PO

« Attractif et économique »

Grégory Meval, 34 ans, vendeur : « L'autopartage est une pratique astucieuse au sein de mon groupe et plus particulièrement en région parisienne. Pratique pour les salariés, économique pour l'entreprise, gratuit pour chacun d'entre nous : son attractivité n'est plus à démontrer au quotidien. »



PO

« Bon pour l'environnement »

Manon Ottou, 19 ans, étudiante : « C'est de nature à diminuer le parc automobile, donc bon pour l'environnement, tout en contentant les salariés. L'autopartage, indirectement, participe à la réduction de la pollution, puisqu'au lieu d'utiliser plusieurs véhicules un seul suffit pour accomplir les missions. »



PO

« Gagnant-gagnant »

Antoine Decourty, 18 ans, étudiant : « Cette opportunité présente un caractère social et économique, puisqu'elle diminue l'investissement des sociétés, notamment par un moindre renouvellement du parc automobile. C'est aussi un plus non négligeable pour diminuer la pollution en centre-ville. C'est gagnant-gagnant. »



PO

« Procédé intelligent »

Benjamin Gauthier, 36 ans, commercial : « Je sais que la ville de Saint-Nazaire met un véhicule en autopartage à la disposition de ses fonctionnaires territoriaux, dans le cadre de leur mission professionnelle. Le procédé est intelligent puisqu'il permet à la mairie d'économiser son parc automobile, mais aussi de réduire la pollution. »

L'INFO EN PLUS

Un projet privé

C'est en avril 2008 qu'un appel à projet lancé par Nantes Métropole et la Ville de Nantes retient l'entreprise Nantes Auto Partage (groupe Sepamat) dans le cadre du plan de déplacements urbains de la Métropole. Marguerite est un projet privé, non subventionné, porté par Sepamat (à 80 %) et Transdev (20 %) à travers Nantes Auto Partage. Transdev est un groupe français multinational, l'un des leaders mondiaux de la mobilité (82 000 employés et 11 millions de passagers transportés). Pour la réalisation du projet, ces deux groupes ont créé Nantes Auto Partage, une société autonome financièrement, qui devient alors l'un des rares projets d'autopartage privés et indépendants en France.