

Rencontre avec Mmes Hublet et Ducé de Mpact (juin 2023)

1 Les services de Mpact

Mpact est une asbl qui fêtera ses 50 ans en 2025 et qui offre différents services, dont Carpool, Cozywheels et Mobitwin¹.

Carpool (covoiturage)

Tout d'abord, il convient de distinguer « trajets partagés » (dans le cas de Carpool, qui facilite le covoiturage) et « véhicules partagés » (dans le cas de Cozywheels, qui permet l'auto- ou vélo-partage).

Contrairement à l'autopartage, le covoiturage est essentiellement utilisé pour des trajets domicile-travail. La plateforme que Mpact propose à la base, est disponible pour des particuliers et gratuite.

Mpact propose aussi des plateformes personnalisées pour des entreprises² et leur fournit du matériel de communication sur le covoiturage. L'avantage de Carpool est qu'il s'agit d'une plate-forme ouverte, qui permet donc aussi de covoiturer avec des personnes qui ne travaillent pas pour l'entreprise (pour laquelle une plateforme personnalisée a été créée).

Les utilisateurs de la plateforme Carpool payent un prix qui s'élève à 0,1–0,2 euros par km covoituré (jusqu'à 0,3 par km covoituré quand le covoitureur-chauffeur doit faire un détour pour le covoitureur-passager). Cela couvre les frais d'usure du véhicule, les frais d'assurance et de carburant. Le prix à payer ne peut pas légalement dépasser 0,4 euros par km par voiture (au-delà, dès lors qu'un profit est réalisé, on ne parle plus de « covoiturage » mais de « taxi »).

Il n'y a pas de moyen de paiement sur l'application – c'est aux covoitureurs de s'organiser entre eux. Néanmoins, le risque de litiges (par ex. si le covoitureur-

¹ Mpact propose également un service d'échange de maisons (Homelink) et de gardiennage de maisons/d'animaux (Holidaysitting).

² Il y a un abonnement et des frais de lancement, mais ceux-ci restent faibles.



passager ne paie pas le covoitureur-chauffeur) est minime car les personnes qui covoiturent sont souvent conducteurs à tour de rôle et ne se rémunèrent pas.

Parmi les utilisateurs, certains ne dispose pas d'un permis de conduire ou d'une voiture. Néanmoins, dans le cadre des trajets domicile-travail, une autre offre doit être disponibles pour les jours lors desquels il n'y a pas de covoitureur disponible.

Remarquons qu'en France, des entreprises commerciales (dont BlaBlaCar) disposent d'un système de paiement et prennent une commission auprès de l'utilisateur.

Le transport partagé (auto- et vélopartage) sans chauffeur apparait plus approprié pour le budget mobilité, que le transport partagé avec chauffeur (le covoiturage).

MobiCalendar

La plateforme MobiCalendar est liée à Carpool. Elle permet d'assurer le suivi des indemnités pour covoitureurs et de leur traitement (para)fiscal. Les travailleurs qui covoiturent se voient attribuer un avantage fiscal à condition qu'ils reçoivent une indemnité de leur employeur pour leurs trajets domicile-travail en covoiturage.

Pour la mise en place du covoiturage, Mpact peut conclure un contrat collectif pour un ensemble d'entreprises (situées dans un zoning d'entreprises). Par contre, pour le suivi des indemnités et leur traitement (para)fiscal par contre, Mpact doit travailler avec chaque entreprise individuellement.

Cozywheels

Cozywheels est un facilitateur de partage de véhicules (voitures et vélos) entre citoyens. Il permet à des personnes qui n'ont pas de voiture (celles-ci sont plus nombreuses dans des grandes villes comme Bruxelles) d'avoir une voiture à leur disposition à moindre coût.

L'offre de Cozywheels diffère de celle des opérateurs d'autopartage comme par ex. Cambio ou Poppy. Ces derniers ont une flotte de véhicules disponibles sous réservation qui sera partagée avec d'autres utilisateurs.

À l'inverse, Cozywheels propose une plateforme via laquelle des citoyens peuvent rechercher en ligne s'il y a des véhicules disponibles dans leur quartier. Les véhicules sont mis à disposition via un système de partage par des particuliers lorsqu'ils n'en

ont pas l'usage – et ne sont donc pas détenus par Mpact. Cela implique que ces véhicules ne sont pas toujours disponibles, ce qui freine leur utilisation dans le cadre des déplacements domicile-travail. On peut toutefois imaginer une situation dans laquelle un citoyen qui fait 2 jours de télétravail par semaine (et n'a pas besoin de sa voiture à ce moment-là), va la partager avec un voisin qui a besoin d'une voiture pour se rendre au boulot³.

Mpact ne tire pas de bénéfices du partage des véhicules⁴. Ce sont les personnes qui partagent le véhicule qui partagent les frais qui y sont liés entre elles. Contrairement aux opérateurs d'autopartage comme par ex. Cambio ou Poppy, Mpact n'est pas une entreprise commerciale (mais une asbl) et ne fait pas payer une commission par l'utilisateur de la plateforme qu'il propose.

Mpact a un partenariat avec le Group Casier qui agit en tant qu'intermédiaire avec un assureur, mais laisse le choix de l'assureur aux personnes qui partagent leur véhicule (certaines assurances permettent déjà de partager des véhicules entre citoyens).

Mobitwin

Mobitwin est un service social pour des personnes qui ont une offre de mobilité réduite pour des raisons financières et/ou de localisation. Les personnes qui font appel à Mobitwin sont souvent des personnes plus âgées avec des problèmes de santé, qui éprouvent des difficultés à se déplacer, qui n'ont plus de voiture et/ou n'ont plus la capacité de conduire une voiture, etc.

L'asbl recherche des chauffeurs bénévoles et les met en contact avec des personnes qui ont besoin de se déplacer pour aller chez le médecin, faire des courses, rendre visite à un proche... Le service Mobitwin répond à des besoins de mobilité ponctuels, mais pas à un besoin de mobilité quotidienne tels que les trajets domicile-travail. Le trajet est rétribué, mais sans bénéfice.

³ C'est à la personne qui envisage l'autopartage (ou le vélopartage) de voir si c'est faisable pour elle, en plus des autres moyens de transport (comme par ex. les transports en commun), d'y avoir recours pour effectuer ses trajets domicile-travail.

⁴ En tant qu'ASBL, Mpact ne peut pas faire de bénéfices, mais Mpact est subsidié/financé par la Région wallonne ainsi que par la Région bruxelloise.

Il n'est pas toujours facile pour M Pact d'atteindre le public visé car les personnes concernées ne sont pas forcément digitalisées. Les contacts de M Pact avec les communes et CPAS aident à atteindre ces personnes.

* * * * *

M Pact est actif sur tout le territoire belge et observe des réalités différentes entre les 3 Régions. Carpool (le covoiturage) par ex. fonctionne bien en Wallonie, alors que Cozywheels (vélo- et autopartage) fonctionne bien à Bruxelles et en Flandre. M obitwin marche très bien en Flandre.

L'activité de M Pact est subsidiée par les régions en fonction des services/projets.

2 L'utilisation et le potentiel de croissance du covoiturage

L'utilisation de Carpool (covoiturage) a crû en 2022, surtout en Wallonie. À Bruxelles, on va toucher des sites d'entreprises qui sont peu accessibles en transport en commun.

Il y a encore un potentiel de croissance à exploiter (que ce soit pour Carpool ou Cozywheels). Cela nécessite un travail de sensibilisation ainsi qu'un travail sur le changement des comportements de mobilité.

Utilisation pour des trajets domicile-travail et pour répondre à des besoins de mobilité ponctuels

Comme dit plus haut, le covoiturage est essentiellement utilisé pour des trajets domicile-travail. Le covoiturage est aussi utilisé pour répondre à des besoins de mobilité ponctuels. Exemple : votre voiture individuelle est en panne et le covoiturage peut constituer une solution. La pratique du covoiturage peut démarrer avec ce genre de situation qui sort de la routine et initie un changement de comportement (panne, changement de site de l'entreprise...).

Utilisation parfois pour une partie du trajet, parfois pour l'ensemble du trajet

Quand le covoitureur-passager habite tout près du covoitureur-chauffeur, le covoiturage est utilisé **pour parcourir l'ensemble du trajet**.

Il y a aussi des cas dans lesquels le covoiturage est utilisé **pour parcourir une partie du trajet**. Le cas le plus fréquent est qu'une personne utilise sa voiture personnelle pour le début du trajet afin de rejoindre son covoitureur et de continuer le reste de son trajet avec son covoitureur. Le covoitureur-passager peut également utiliser un autre mode de transport pour se rendre au domicile du covoitureur-chauffeur (s'il habite à une distance réduite de ce dernier), ou pour se rendre à un point de rencontre sur le trajet du covoitureur-chauffeur (la gare la plus proche du lieu de travail par exemple). De là, le trajet se poursuit en covoiturage.

Le type d'entreprises (zonings d'entreprises) où le covoiturage est pratiqué

Mpact observe sur le terrain que sensibiliser au covoiturage est plus aisé auprès des travailleurs dont le site de travail n'est pas situé près des transports publics. À Bruxelles, Mpact touche par exemple davantage des sites d'entreprises qui sont peu accessibles en transport en commun.

L'autopartage peut fournir une solution dans les zonings mal desservis en transports en commun (ou lorsque les horaires des travailleurs ne sont pas compatibles avec ces transports en commun), avec une faible accessibilité en vélo (insécurité), ou encore lorsque le nombre de places de parkings est limité.

Ce sont souvent de grandes entreprises (avec un coordinateur Mobilité) qui font appel à Mpact pour recevoir de l'aide dans (l'organisation/la mise en place) du covoiturage.

Parfois, Mpact conclut aussi des contrats groupés au sein de zonings d'entreprises qui peuvent regrouper des entreprises de différentes tailles. Dans d'autres cas, c'est une entreprise dans le zoning ou le gestionnaire du zoning qui porte le projet et fait appel à Mpact.

3 Facteurs influençant l'utilisation du covoiturage et du vélopartage

Facteurs externes

La flambée des **prix des carburants** a agrandi l'appétit pour le covoiturage. Après la crise du covid, les prix de l'essence ont augmenté et avec eux l'utilisation du covoiturage (et ce, surtout en Wallonie). L'impact de la flambée des prix des

carburants sur le pouvoir d'achat amène des syndicats au sein des entreprises à demander à la direction de mettre en place une plateforme de covoiturage pour améliorer le pouvoir d'achat et permettre à des personnes de continuer à aller travailler sans « se ruiner ».

L'organisation (et donc aussi l'utilisation) du covoiturage dans un zoning qui abrite plusieurs entreprises est rendue plus complexe en raison d'**horaires de travail** différents qui sont d'application dans les différentes entreprises. Pour des travailleurs qui font les mêmes shifts, il y a moyen d'organiser (et de faire) du covoiturage.

Le recours accru au **télétravail** complexifie l'organisation (et donc aussi l'utilisation) du covoiturage. Malgré l'augmentation du télétravail, il y a eu un engouement pour le covoiturage.

Incitants au covoiturage

Des **places de parkings dédiées aux covoitureurs** peuvent encourager l'utilisation du covoiturage. Il y a des entreprises qui instaurent des « privilèges » pour des covoitureurs (comme par ex. une place de parking spécifique pour covoitureurs située juste devant l'entrée de l'entreprise).

Des **actions de communication⁵ et de sensibilisation** ont également un impact sur l'utilisation du covoiturage. Quand une entreprise communique sur le covoiturage⁶, il y a un mouvement en faveur du covoiturage qui se produit. En l'absence d'une telle communication, ce mouvement s'essouffle. Quand M'pact mène une action de sensibilisation⁷, elle observe un nombre plus élevé d'inscriptions sur les plateformes.

En France, depuis le 1er janvier 2023, le gouvernement français octroie une **prime** de 100€ aux conducteurs qui s'inscrivent en 2023 sur une **plateforme de covoiturage** et qui remplissent une série d'autres conditions (voir <https://www.service->

⁵ Communication à des moments comme par ex. la semaine de la Mobilité, un changement de site, le déménagement d'une entreprise etc.

⁶ M'pact aide les entreprises dans leur communication interne à propos du covoiturage, en les accompagnant et en leur conseillant de communiquer régulièrement pour favoriser en continu le changement de comportement.

⁷ Des affiches dans les couloirs, une communication sur intranet, un stand ou une séance d'information ...

public.fr/particuliers/actualites/A16213). Mpact plaide pour qu'une mesure similaire soit prise en Belgique.

La place de la voiture dans la société

Mpact cherche à utiliser les voitures déjà présentes sur les routes et à réduire ainsi l'achat de véhicules. À Bruxelles, Mpact est confronté à un défi pour le service Mobitwin car de moins en moins de personnes possèdent une voiture et donc, il y a moins de chauffeurs bénévoles potentiels. Mpact travaille à trouver d'autres solutions durables. Ce défi deviendra plus important car le groupe de personnes qui ne pourra pas se permettre d'acheter/de posséder une voiture va devenir plus grand (notamment en raison du prix élevé des voitures électriques).

Il est difficile de lancer le covoiturage dans des entreprises avec beaucoup de **voitures de société**, même si une solidarité pourrait se mettre en place entre détenteurs ou non de voitures de société (partage de trajets par exemple). A cet égard, il est important de mentionner que sur sa plateforme MobiCalendar, Mpact a créé des « challenges » pour initier un changement de comportement chez les personnes qui possèdent une voiture de société (celui ou celle qui gagne le challenge, reçoit par. ex. un prix s'il/elle recourt à une façon plus durable pour se déplacer, par ex. partage de voiture de société au lieu de la voiture de société utilisée en solo).

Facteurs influençant le recours au vélopartage

Mettre des vélos électriques et des vélos cargo (qui sont plus chers à l'achat) en partage permet de mutualiser leur coût et facilite/encourage le recours au vélopartage.

À l'inverse, l'utilisation de vélos partagés pour accéder aux zonings d'entreprises est souvent freinée par l'insécurité causée par un manque d'infrastructures cyclables (sécurisées) aux alentours (en direction) du zoning.

4 Le covoiturage/l'autopartage versus d'autres moyens de déplacements

Voiture partagée versus voiture individuelle

Le covoiturage entraîne une réduction des embouteillages et des places de parkings nécessaires pour la voiture. Il ressort également d'études que les personnes qui

utilisent une voiture partagée sont plus enclines à opter pour d'autres modes de transport durables et à combiner des modes de transport (en comparaison avec les personnes qui se déplacent en voiture individuelle).

Les services de Mpact versus les transports publics et le vélo

Mpact n'est pas là pour remplacer les transports publics ou le vélo, il est là pour offrir une solution de mobilité supplémentaire. Il faut bien garder à l'esprit qu'une seule solution de mobilité ne convient pas/jamais à tout le monde.

5 Collaborations entre Mpact et d'autres opérateurs de transport

Mpact - Cambio

Mpact est actionnaire de Cambio. L'appli d'Olympus Mobility par ex. propose tant Carpool (de Mpact) que des voitures partagées de Cambio.

Mpact – opérateurs de transports publics

Quand Mpact a l'occasion de travailler avec les opérateurs de transports publics, il le fait car, comme déjà dit plus haut, Mpact n'est pas là pour les remplacer, mais pour offrir une solution de mobilité supplémentaire.