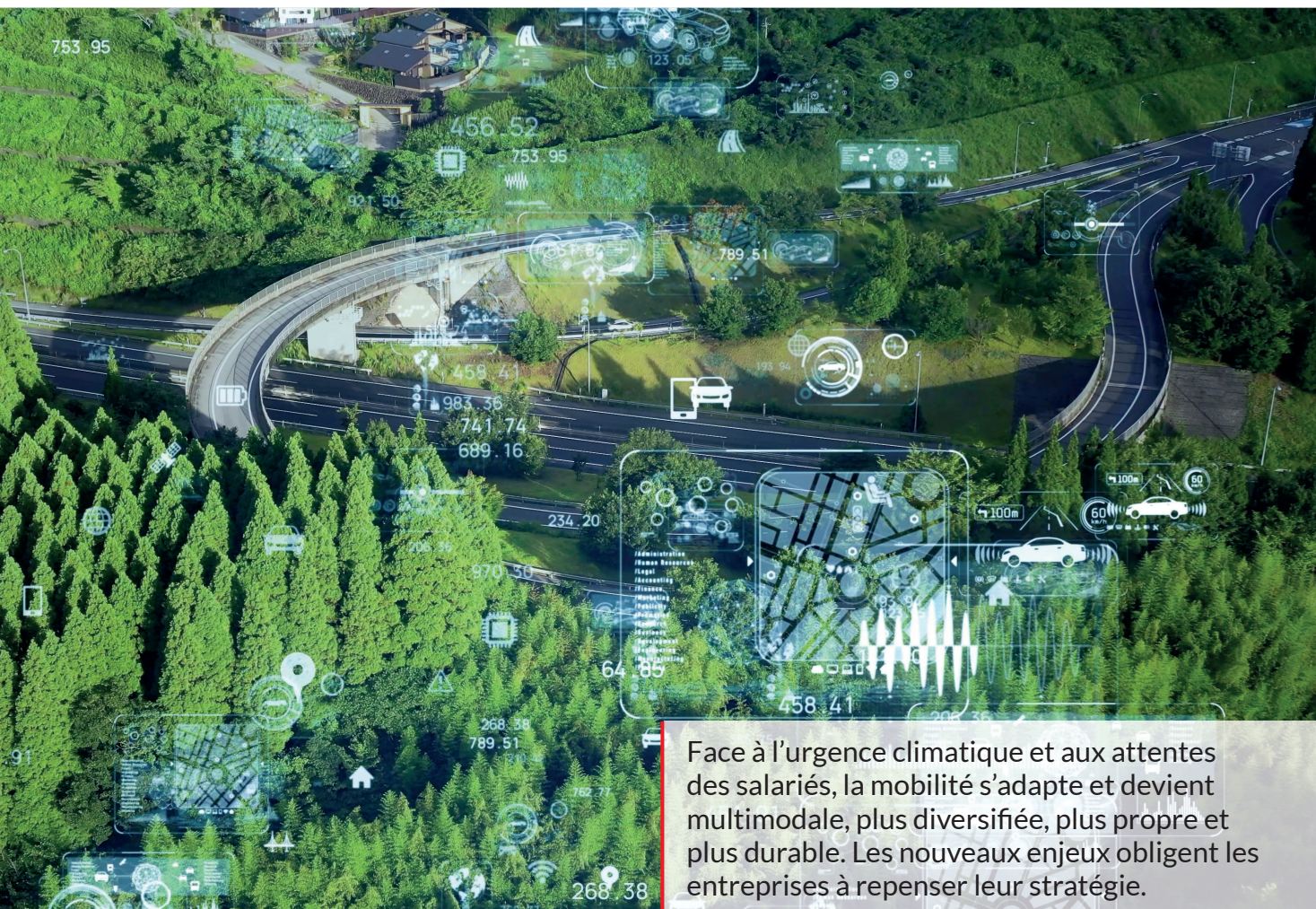


Marché 

# Mobilité durable : évolution et enjeux



Face à l'urgence climatique et aux attentes des salariés, la mobilité s'adapte et devient multimodale, plus diversifiée, plus propre et plus durable. Les nouveaux enjeux obligent les entreprises à repenser leur stratégie.

**C**omme les deux années précédentes, nous regroupons les éléments de la gestion de flottes automobile ou, plus précisément des véhicules d'entreprises (le fleet management) avec ceux du et des déplacements professionnels, encore appelé, voyage d'affaires (ou travel management). **Pourquoi cela, parce que ces deux fonctions évoluent parallèlement au sein des entreprises comme des collectivités, pour se retrouver sous la gouvernance d'un pôle unique de "Mobility management" regroupant : les achats, la gestion, le suivi et l'optimisation : des véhicules, des voyages et des déplacements professionnels ; du parc des téléphones portables, des immeubles (le smart-building), des salles et aujourd'hui des applications de visioconférence, etc.**

Tout cela étant plus que jamais contraint certes, par les impératifs budgétaires, mais également par les réglementations européennes, nationales et parfois régionales, voire-même locales en matière de surface, poids, durées, CO<sub>2</sub>, énergies... auxquelles viennent s'ajouter les décisions et engagements pris au niveau de la gouvernance des entreprises (directions générales, Pdg...) comme des collectivités et autres métropoles ou régions (qui elles, n'ont pas nécessairement les mêmes obligations ou contraintes).

Le tout devant désormais compter avec tout ce qui touche à la stratégie de développement durable, donc aux politiques RSE (Responsabilité Sociétale ou encore Sociale et Environnementale des entreprises et collectivités).

## Flottes d'entreprise, un marché qui reprend des couleurs

La combinaison des facteurs du nécessaire et toujours plus contraignant verdissement des flottes d'une part et la crise sanitaire de l'autre à laquelle est venue s'ajouter celle de la fourniture des semi-composants (retards de livraison ou dégradation contrainte des équipements donc des véhicules) avec pour couronner le tout, le coût inflationniste des énergies (guerre en Ukraine, en Arménie et situation géopolitique plus que tendue au Moyen-Orient), a fortement impacté le secteur ces trois dernières années.

Naturellement cela se retrouve dans les chiffres d'immatriculation (voir tableau), pour lesquelles nous avons retenu les données mensuelles arrêtées à fin sep-

 **Marché**

tembre pour les années 2020, 2021, puis 2022 et 2023 ; ces deux dernières années étaient censées être celles de la relance d'un secteur rattrapé par les contraintes des réglementations sur le verdissement continu des parcs, l'électrification des véhicules, la mise en place des ZFE-m, les durcissements du bonus-malus, la volonté d'électrification à tout crin des véhicules et la vraie-fausse tentative de blocus organisé autour des véhicules électriques de provenance chinoise. Et au-delà du simple neuvième mois de l'année (septembre), nous avons regardé, sur la base des neuf premiers mois de chacune de ces années, les évolutions de ces mêmes marchés.

Au niveau global, à l'issue des neuf premiers mois de l'année 2023, le marché France augmente de 2,50 % par rapport à 2022 tout en restant encore inférieur (-3,16 %) par rapport à 2020... Sur les flottes qui une fois de plus, aident et sauvent le marché global, la progression est plus importante : + 16,48 % par rapport aux neuf premiers mois de l'année 2022, mais surtout + 15,68 % par rapport à 2020. Et ce sont les immatriculations loueurs (+ 17,95 %) qui sauvent la mise, les entreprises leur suivant le pas (+16,59 %).

La raison de cette embellie ? La fin de la disette des produits, l'arrivée de nouvelles gammes et une offre enrichie en motorisation rechargeables. Car indéniablement, les propulsions vertes tirent la croissance vers le haut. Leurs commandes ont enregistré des sommets : + 84,44 % pour le 100 % électrique, +46,98 % pour

les hybrides simples et 35,65 % pour les hybrides rechargeables au cours des neuf premiers mois de l'année.

Nous verrons pour 2024 mais le resserrement de la fiscalité autour des hybrides pousse encore un peu plus vers l'électrique et moins vers des hybrides rechargeables... de préférence européens et/ou français puisque les dispositifs réglementaires tentent de freiner le déferlement des véhicules électriques chinois qui, comme en leur temps pour les japonais, avaient contourné le même problème en venant construire et distribuer leurs véhicules en Europe (UK et Espagne...), tandis que nos constructeurs nationaux commençaient à délocaliser leur propre production. Une stratégie qui a d'ailleurs déjà démarré avec des implantations, SAIC et BYD par exemple dans les ex-pays de l'Est, en Hongrie... L'Europe occidentale aura-t-elle le temps nécessaire pour réagir, relocaliser, développer et produire sur son sol ou à proximité, rien n'est moins sûr... Ou bien sera-telle contrainte d'implanter "aussi" des usines chinoises sur son propre sol... Mais c'est l'avenir qui nous le dira !

### Énergies, tout bouge tout change Heureusement, moins vite que prévu

Les vrais changements se font du côté des motorisations comme des énergies utilisées pour se mouvoir. Ne serait-ce que sur ces deux dernières années, le marché global se porte mieux avec 13% d'immatriculations de VP (voitures particulières) comme de VUL (véhicules utilitaires légers). Sur le seul marché des flottes les

neuf premiers mois de l'année ont vu une augmentation de 15,25 % des immatriculations contre 13,55 % sur le marché global. Toujours sur les flottes, les véhicules électrifiés sont en progressions 35,93 % entre 2022 et 2023 et pèsent aujourd'hui pour 27,20 % du marché flottes ; avec la répartition suivante : 6,78 % pour les électriques et 20,42 % pour les hybrides rechargeables. Un contraste total avec le marché global qui voit lui les véhicules électrifiés compter pour 40,72 % de pénétration avec la répartition suivante : 14,63 % de véhicules électriques et 26,09 % "seulement" d'hybrides rechargeables.

Du côté des thermiques maintenant, si le Diesel poursuit sa lente mais inéluctable agonie (sauf au sein des flottes : +9,59 % et 47,28 % de pénétration), les motorisations essence continuent leur progression : +7,90 % dans les flottes et + 17,60 % au global avec des taux de pénétration de 24,22 % et 33,29 % au global.

Il faut garder en tête que les administrations et parcs publics fonctionnent encore fortement au Diesel (33,37 %), à l'essence (28,24 %) ou à l'électricité (30,73 %). Ce qui n'est pas le cas de la location de courte durée (LCD) qui elle roue essentiellement au thermique : 70,31 % ou à l'hybride rechargeable quand la LLD s'électrifie un peu plus (6,81 %) à peu près au même niveau que les entreprises (6,62 %) qui restent largement adeptes du gazole (60,29 %). L'électrification se fait ainsi beaucoup plus lentement chez les professionnels que chez les particuliers, pour une raison simple : le TCO (Total cost of ownership) d'un véhicule électrique (cher à l'achat) est toujours

## ÉVOLUTION DES ÉNERGIES SUR LES MARCHÉ GLOBAL ET MARCHÉ DES FLOTTES 9 MOIS 2022 - 9 MOIS 2023

Énergies	Évolution des Énergies sur le Marché Flottes				Évolution des Énergies sur le Marché Global			
	Immats Flottes 2022	Immats Flottes 2023	Variation 2022 / 2023	Pénétration sur le marché Flottes 2023	Immats 2022	Immats 2023	Variation 2022 / 2023	Pénétration sur le marché Global 2023
Électrique	38 796	46 536	19,95 %	6,78%	150 480	224 877	49,44%	14,63%
Hybride	98 473	140 051	42,22 %	20,42%	316 294	401 037	26,79%	26,09%
<b>Total Électrique + Hybride:</b>	<b>137 269</b>	<b>186 587</b>	<b>35,93 %</b>	<b>27,20%</b>	<b>466 774</b>	<b>625 914</b>	<b>34,09%</b>	<b>40,72%</b>
Autres énergies	3 049	3 433	12,59 %	0,50%	11 191	5 637	-49,63%	0,37%
GPL	4 944	5 432	9,87 %	0,79%	34 316	49 112	43,12%	3,20%
Superéthanol/Flexfuel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hydrogène	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
<b>Total Autres Énergies :</b>	<b>7 993</b>	<b>8 865</b>	<b>10,91 %</b>	<b>1,29 %</b>	<b>45 507</b>	<b>54 749</b>	<b>20,31 %</b>	<b>3,56 %</b>
Essence	153 996	166 165	7,90 %	24,22 %	435 097	511 666	17,60 %	33,29 %
Gazole	295 936	324 326	9,59 %	47,28 %	406 193	344 691	-15,14 %	22,43 %
<b>Total Essence + Gazole :</b>	<b>449 932</b>	<b>490 491</b>	<b>9,01 %</b>	<b>71,51 %</b>	<b>841 290</b>	<b>856 357</b>	<b>1,79 %</b>	<b>55,72 %</b>
<b>Total Toutes Énergies</b>	<b>595 194</b>	<b>685 943</b>	<b>15,25 %</b>	<b>100,00 %</b>	<b>1 353 571</b>	<b>1 537 020</b>	<b>13,55 %</b>	<b>100,00 %</b>

## Marché

improbable et les loueurs ne voulant pas prendre de risque inconsidéré sur le sujet (cela peut coûter très vite très cher et certains dans le passé en ont fait l'amère expérience...), en augmente d'autant les loyers, réduisant par-là, une bonne partie des aides, donc l'équation économique du véhicule d'entreprise, notamment celle du véhicule de fonction !

### Les Voyages d'Affaires sont de retour

Selon le baromètre Amex-GBT 2023 du Voyage d'Affaires les enseignements à en tirer touchent aux enjeux économiques du secteur autour de deux grands thèmes : la valeur et l'humain, au cœur des préoccupations de l'entreprise.

• **Une reprise confirmée** : en 2022 le CAC 40 et le voyage d'affaires ont suivi une évolution parallèle. Entre quatrième trimestre 2021 et quatrième trimestre 2022 la dépense aérienne a augmenté de 90 % et le rail a augmenté de 18 %. Même si le voyage d'affaires reste en dessous de l'index du CAC 40, les courbes suivent les mêmes tendances, montrant plus que jamais l'importance du voyage d'affaires pour le développement économique du pays.

• **L'empreinte carbone** : les voyageurs d'affaires sont demandeurs d'outils et de moyens pour voyager de manière responsable. 66 % d'entre eux affirment mesurer leurs émissions de CO<sub>2</sub> contre 53 % en 2022. L'aérien est beaucoup plus contrôlé que les locations de voitures, le rail et l'hôtel. Cependant l'empreinte carbone reste le dernier critère considéré par les décisionnaires. Seuls 16 % ont répondu avoir mis en place et piloté des actions.

• **Progression des événements et réunions internes** : Pour 51 % des voyageurs, les voyages d'affaires permettent de garder un lien fort avec leurs collègues et leur entreprise. Cette tendance s'inscrit dans la durée et est liée aux nouveaux modes de travail et au besoin vital de travailler sur une croissance sociale et plus seulement commerciale.

• **Le voyage d'affaires est perçu comme indispensable** au développement des entreprises pour 92 % des répondants. Les décisionnaires s'accordent sur deux axes majoritairement soutenus par le voyage d'affaires : la croissance économique et sociale. Les voyageurs restent fortement engagés Les voyageurs gardent une forte appétence pour les déplacements, pour 73 % d'entre eux cela leur permet de garder un lien social.

• **Optimisation des coûts, toujours une priorité**. De plus, la révision des politiques voyages dans un but de contrôle

des budgets est considérée par de nombreuses entreprises et l'adoption d'outils en ligne est devenu un acquis depuis 2023.

• **La satisfaction des voyageurs est devenue un critère primordial** pour les entreprises. 81 % pensent que le ressenti du voyageur aura un impact sur la politique voyage d'affaires dans le futur. Il s'agit du troisième objectif des décisionnaires pour 2023. Les voyageurs, quant à eux, plébiscitent très largement l'équilibre de leur vie personnelle et professionnelle comme critère important du déplacement (72 %), vient ensuite le confort en déplacement (66 %).

• **Le Leakage hôtel, une problématique pour la sécurité et la réduction des coûts**. Seulement 20 % des voyageurs déclarent toujours réserver leurs hôtels via les canaux officiels alors que 22 % réservent en direct par habitude ou car les prix sont plus attractifs.

• **La sécurité est toujours le deuxième critère le plus important** pour les décideurs derrière l'utilité du déplacement. A contrario, il ne s'agit pas d'un sujet de préoccupation pour les voyageurs. Le travail effectué par les décisionnaires leur permet de se sentir suffisamment couverts et protégés.

• **Utilisation croissante des canaux digitaux**. L'utilisation de WhatsApp et du Chat par les voyageurs pour contacter leur agence de voyages a augmenté de 170 % entre quatrième trimestre 2021 et quatrième trimestre 2022. Cela montre la démocratisation des canaux digitaux comme moyens de communication en parallèle des canaux classiques.

• **Enfin, la gestion des notes de frais est de plus en plus associée au voyage d'affaires**. Elle permet en premier lieu de fluidifier les processus de fonctionnement mais aussi d'avoir de la visibilité sur toutes les transactions passant hors agence (71 %) permettant un meilleur contrôle des coûts mais aussi une meilleure expérience utilisateurs à partir du moment où on choisit une solution centralisée.

### Mobility management : Tout gérer, le développement durable en plus !

Réunion de la gestion des parcs automobiles, de la gestion des déplacements professionnels (ou voyages d'affaires), des téléphones mobiles, des plans de mobilités, etc. en liaison avec les services achats, la DRH et désormais avec la direction générale, les personnes en charge de la politique RSE (responsabilité sociétale-sociale et environnementale des entreprises comme des collectivités, l'entité Mobility Management

prend une ampleur stratégique. Elle est devenue plus qu'incontournable et ne se limite pas à la gestion et l'optimisation de la mobilité des collaborateurs en entreprise. Au carrefour de multiples services, tout en pesant d'un poids non négligeable dans les coûts et budgets des entités économiques ; mais également, du fait de sa bonne gestion, une source d'économie considérable. Les deux étant le plus généralement, largement sous-estimé. Le but est d'optimiser l'utilisation des ressources internes et externes de l'entreprise avec les services les mieux adaptés, en adéquation avec la politique RSE de l'entreprise c.

Nous l'avons dit, le poids de la RSE pèse de plus en plus dans les décisions d'acquisition de biens pour le bon fonctionnement des collectivités et des entreprises. La RSE est l'intégration des enjeux de développement durable à son entreprise. Les concepts de développement durable et de la RSE s'appuient principalement sur 3 piliers : la société, l'économie et l'environnement (développement durable). Trois piliers qui doivent être pris en compte pour préserver notre planète et l'avenir des générations futures.

- Pour perdurer, une entreprise doit être économiquement viable. Le pilier économique permet de créer de la valeur partagée et d'améliorer les conditions de vie matérielle et de réduire les inégalités.

- Le pilier social de la RSE, ou l'équité sociale, cherche à satisfaire les besoins essentiels de l'homme : se nourrir, se loger, se déplacer, se soigner, avoir accès à l'éducation, travailler... Une entreprise engagée en RSE doit donc respecter le droit des personnes et porter les valeurs de l'équité sociale.

- Toute activité engendre des impacts négatifs sur l'environnement. Avec le pilier environnemental, l'entreprise responsable met en place des actions pour réduire son impact, préserver l'environnement, la diversité biologique et les ressources naturelles. En développant son engagement environnemental, une entreprise réduit ses risques, réalise des économies et devient plus résiliente.

C'est ainsi que le développement durable doit être à la fois économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement tolérable. Tout ceci en plus des cadres fixés par les Achats et les directions RH... C'est dire si la quadrature du cercle en matière de Mobility Management est complexe ! ■

YVES GUITTAT

Directeur de la rédaction d'AgoraNews Mobilité

**ÉVOLUTION DES IMMATRICULATIONS ET PARTS DE MARCHÉ PAR TYPE D'ACHETEUR (DONT LES FLOTTES)  
09 MOIS 2023 PAR RAPPORT À 09 MOIS 2022, 2021 ET 2020**

DONNÉES PAR TYPE D'ACHETEURS	Neuf mois 2020	Neuf mois 2021	Neuf mois 2022	VAR Neuf mois 2022/2021	Neuf mois 2023	VAR Neuf mois 2023/2022	VAR Neuf mois 2023/2020
<b>MARCHÉ DES SOCIÉTÉS</b>							
Voitures particulières	396 182	480 252	407 307	-15,19%	496 765	21,96%	25,39%
Dont entreprises (RC)	160 115	184 491	160 691	-12,90%	194 998	21,35%	21,79%
Dont loueurs courte durée (LCD)	106 009	138 999	100 422	-27,75%	119 507	19,00%	12,73%
Dont loueurs longue durée (LLD)	130 058	156 762	146 194	-6,74%	182 260	24,67%	40,14%
Dont Total Loueurs (LCD + LLD)	236 067	295 761	246 616	-16,62%	301 767	22,36%	2,03%
Véhicules utilitaires légers	220 367	259 603	200 920	-22,60%	216 416	7,71%	-1,79%
Dont entreprises (RC)	156 309	179 510	138 197	-23,01%	153 307	10,93%	-1,92%
Dont loueurs courte durée (LCD)	14 906	20 426	16 548	-18,99%	17 165	3,73%	15,15%
Dont loueurs longue durée (LLD)	49 152	59 667	46 175	-22,61%	45 944	-0,50%	-6,53%
Dont Total Loueurs (LCD + LLD)	64 058	80 093	62 723	-21,69%	63 109	0,62%	-1,48%
<b>TOTAL SOCIÉTÉS</b>	<b>616 549</b>	<b>739 855</b>	<b>608 227</b>	<b>-17,79%</b>	<b>713 181</b>	<b>17,26%</b>	<b>15,67%</b>
Dont total LCD*	120 915	159 425	116 970	-26,63%	136 672	16,84%	13,03%
Dont total LLD*	179 210	216 429	192 369	-11,12%	228 204	18,63%	27,34%
Dont Total Loueurs*	300 125	375 854	309 339	-17,70%	364 876	17,95%	-2,92%
Part LCD en %	19,61%	21,55%	19,23%	-2,32	19,16%	-0,07	-0,45
Part LLD en %	29,07%	29,25%	31,63%	2,38	32,00%	0,37	2,93
Part Total Loueurs	48,68%	50,80%	50,86%	0,06	51,16%	0,30	2,48
Dont total Entreprises (RC)	316 424	364 001	298 888	-17,89%	348 305	16,53%	10,08%
Part Total Entreprises	51,32%	49,20%	49,14%	-0,06	48,84%	-0,30	-2,48
<b>MARCHÉ DES ADMINISTRATIONS</b>							
Voitures particulières	8 916	13 462	13 316	-1,08%	10 669	-19,88%	19,66%
Véhicules utilitaires légers	6 410	7 585	5 982	-21,13%	7 088	18,49%	10,58%
<b>TOTAL ADMINISTRATIONS</b>	<b>15 326</b>	<b>21 047</b>	<b>19 298</b>	<b>-8,31%</b>	<b>17 757</b>	<b>-7,99%</b>	<b>-15,63%</b>
<b>TOTAL FLOTTES** (SOCIÉTÉS + ADMINISTRATIONS)</b>	<b>631 875</b>	<b>760 902</b>	<b>627 525</b>	<b>-17,53%</b>	<b>730 938</b>	<b>16,48%</b>	<b>15,68%</b>
Dont voitures particulières	405 098	493 714	420 623	-14,80%	507 434	20,64%	-239,41%
Dont véhicules utilitaires légers	226 777	267 188	206 902	-22,56%	223 504	8,02%	-1,44%
PART VP / VUL DANS LE MARCHÉ FLOTTES	631 875	760 902	627 525	-17,53%	730 938	16,48%	15,68%
Part voitures particulières	64,11%	64,89%	67,03%	2,14	69,42%	2,39	5,31
Part véhicules utilitaires légers	35,89%	35,11%	32,97%	-2,14	30,58%	-2,39	-5,31
<b>MARCHÉ DES VÉHICULES COLLABORATEURS ET CONSTRUCTEURS</b>							
Dont voitures particulières	36 694	26 811	20 299	-24,29%	26 428	30,19%	-27,98%
Dont véhicules utilitaires légers	2 919	2 278	384	-83,14%	654	70,31%	-77,60%
<b>TOTAL DES VÉHICULES COLLABORATEURS ET CONSTRUCTEURS</b>	<b>39 613</b>	<b>29 089</b>	<b>20 683</b>	<b>-28,90%</b>	<b>27 082</b>	<b>30,94%</b>	<b>-31,63%</b>
<b>MARCHÉ DES VÉHICULES DE DÉMONSTRATION (VD) + GARAGES</b>							
Dont voitures particulières	183 214	205 773	165 603	-19,52%	164 099	-0,91%	-10,43%
Dont véhicules utilitaires légers	21 891	26 376	24 903	-5,58%	24 571	-1,33%	12,24%
<b>TOTAL DES VÉHICULES DE DÉMONSTRATION (VD) + GARAGES</b>	<b>205 105</b>	<b>232 149</b>	<b>190 506</b>	<b>-17,94%</b>	<b>188 670</b>	<b>-0,96%</b>	<b>-8,01%</b>
<b>MARCHÉ DES PARTICULIERS</b>							
Dont voitures particulières	532 008	522 392	493 603	-5,51%	572 085	15,90%	7,53%
Dont véhicules utilitaires légers	31 317	36 084	25 347	-29,76%	24 501	-3,34%	-21,76%
<b>TOTAL PARTICULIERS</b>	<b>563 325</b>	<b>558 476</b>	<b>518 950</b>	<b>-7,08%</b>	<b>596 586</b>	<b>14,96%</b>	<b>5,90%</b>
<b>MARCHÉ TT (TOURISME TEMPORAIRE)</b>							
Dont voitures particulières	9 684	11 683	11 939	2,19%	18 578	55,61%	91,84%
Dont véhicules utilitaires légers	13	7	4	-42,86%	1	0,00%	0,00%
<b>TOTAL TT</b>	<b>9 697</b>	<b>11 690</b>	<b>11 943</b>	<b>2,16%</b>	<b>18 579</b>	<b>55,56%</b>	<b>91,60%</b>
<b>MARCHÉ TOTAL FRANCE</b>							
Dont voitures particulières	1 166 698	1 260 373	1 112 067	-11,77%	1 128 624	1,49%	-3,26%
Dont véhicules utilitaires légers	282 917	331 933	257 540	-22,41%	275 231	6,87%	-2,72%
Part VP dans le marché global	80,48%	79,15%	81,20%	2,05	80,39%	-0,81	-0,09
Part VUL dans le marché global	19,52%	20,85%	18,80%	-2,05	19,61%	-1,90	0,09
Véhicules collaborateurs et constructeurs dans le marché total	2,73%	1,83%	1,51%	-0,32	1,93%	0,42	0,42
Véhicules de démonstration (VD) + garages dans le marché global	14,15%	14,58%	13,91%	-0,67	13,44%	-0,47	-0,71
<b>Particuliers dans le marché global</b>	<b>38,86%</b>	<b>35,07%</b>	<b>37,89%</b>	<b>2,82</b>	<b>42,50%</b>	<b>4,51</b>	<b>3,64</b>
Administrations dans les flottes	2,43%	2,77%	3,08%	0,31	2,43%	-0,65	0,00
<b>Entreprises (Sociétés et LLD) dans les flottes</b>	<b>78,44%</b>	<b>76,28%</b>	<b>78,28%</b>	<b>2,00</b>	<b>78,87%</b>	<b>0,59</b>	<b>0,43</b>
<b>Entreprises (Sociétés et LLD) dans le marché global</b>	<b>34,19%</b>	<b>36,45%</b>	<b>35,87%</b>	<b>-0,58</b>	<b>41,07%</b>	<b>5,20</b>	<b>6,88</b>
VP Flottes dans VP total	34,72%	39,17%	37,82%	-1,35	44,96%	7,14	10,24
VUL Flottes dans VUL total	80,16%	80,49%	80,34%	-0,15	81,21%	0,87	1,05
<b>Marché des flottes dans le marché total</b>	<b>43,59%</b>	<b>47,79%</b>	<b>45,82%</b>	<b>-1,97</b>	<b>52,07%</b>	<b>6,25</b>	<b>8,48</b>

\* Par loueurs, nous entendons les loueurs identifiés comme tels (LCD et LLD). Les ventes en LLD réalisées par les concessionnaires, le plus souvent répertoriées dans d'autres catégories, n'entrent pas nécessairement en ligne de compte.

\*\* Les flottes regroupent les Sociétés (loueurs inclus) et les Administrations. Copyright : YG - ANews-Mobility.fr