

Juin 2020

## AGIR POUR LA MOBILITÉ DES SENIORS

POURQUOI ET COMMENT FAVORISER LA MARCHÉ ?  
EXPÉRIMENTATIONS DANS LE QUARTIER SAINTE-THÉRÈSE





# SOMMAIRE

<b>METZ, VILLE AMIE DES AÎNÉS : ENJEUX, OBJECTIFS, STRATÉGIE D'EXPÉRIMENTATION</b>	<b>4</b>
Des enjeux liés à l'évolution démographique	4
Un quartier tout désigné pour les premières expérimentations	4
<b>LA MOBILITÉ DES SENIORS À LA LOUPE</b>	<b>5</b>
Des habitudes qui changent dès 55 ans	5
Des motifs de déplacement qui se recentrent	6
Un besoin de proximité qui augmente	7
Une vulnérabilité qui décourage la marche	7
<b>COMMENT FAIRE MARCHER LES AÎNÉS ? EXPÉRIMENTATION À SAINTE-THÉRÈSE</b>	<b>8</b>
Évaluer la marchabilité du quartier: la méthode AGURAM	8
Construire une stratégie adaptée	9
Inclure les acteurs de la mobilité et les habitants	11



**Quels sont les habitudes et les besoins de mobilité des seniors ? Comment promouvoir la marche auprès d'un public souvent attaché à la voiture ? Quelles sont les clés d'une mobilité adaptée ?**

**Cette publication synthétise le diagnostic posé par l'AGURAM pour la Ville de Metz, qui relève le défi d'une mobilité adaptée. Plongez-vous dans les pistes d'action et découvrez les expérimentations réalisées dans le quartier messin de Sainte-Thérèse.**

En posant un diagnostic de la marchabilité des seniors pour la Ville de Metz, l'AGURAM confirme une tendance déjà visible à l'échelle nationale : dans le grand basculement vers l'hyper-mobilité collective, les seniors ne sont pas en reste et ont des besoins spécifiques pour se déplacer. Les aînés ne veulent pas être stigmatisés par leur statut, mais souhaitent au contraire être naturellement intégrés à la vie sociale, avoir accès aux services et aux équipements de la cité. Leur mobilité est un enjeu majeur pour nos territoires, où ils représentent une part croissante de la population.

En moins de 10 ans, le nombre de personnes de plus de 60 ans a augmenté de 22 %. Les seniors représentent en 2015 plus d'1 personne sur 5 de la population totale de la Ville de Metz et près d'1/4 de la population de Metz Métropole.

Il est d'autant plus important de mettre en place une mobilité adaptée afin que celle-ci génère un cercle vertueux pour les villes : elle encourage les seniors à sortir de leur isolement et à utiliser davantage les modes actifs, favorisant une meilleure autonomie, mais aussi le maintien des liens sociaux et de la forme physique. Elle est un levier pour agir positivement sur la santé, le bien-être, le bien-vieillir, tout en limitant l'utilisation de l'automobile.

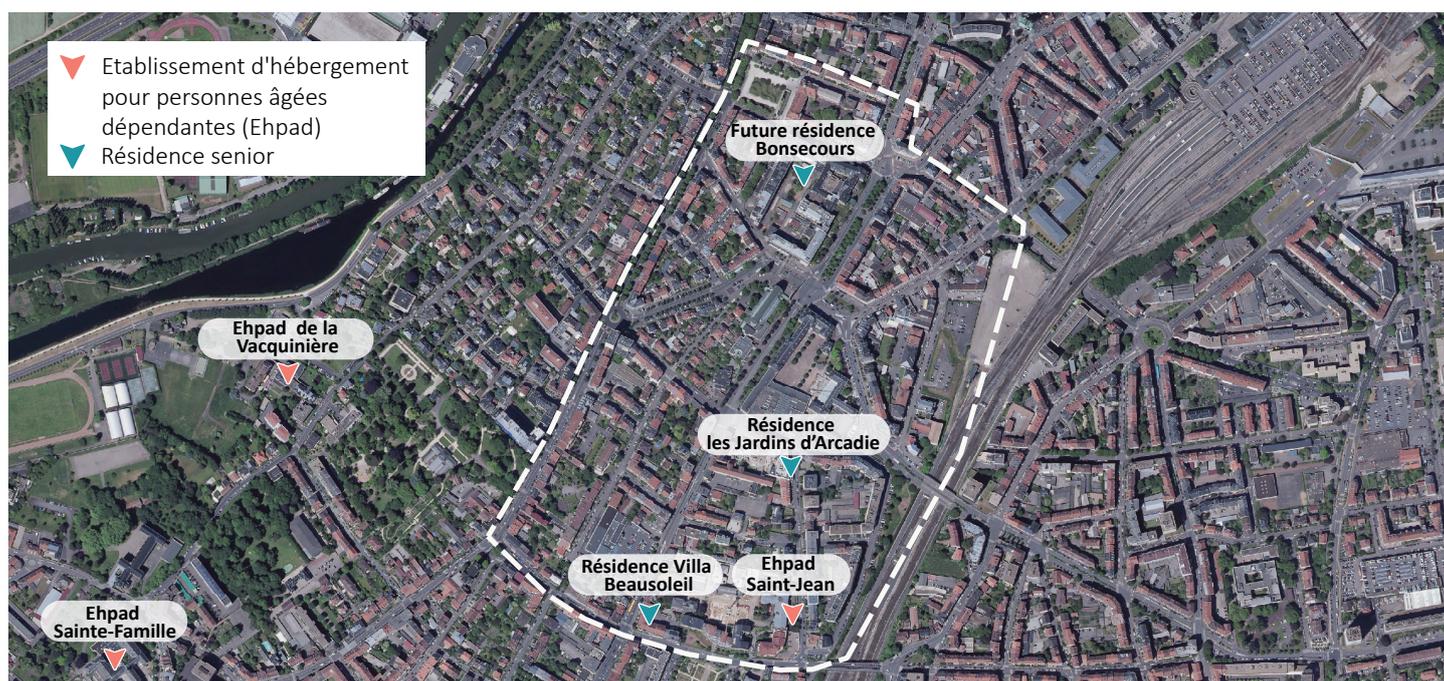
**L'AGURAM a construit une méthode afin d'évaluer la marchabilité d'un quartier (degré évaluant la qualité urbaine d'un axe et sa capacité à accueillir du trafic piéton) et de proposer des stratégies adaptées à chaque espace de vie. En pondérant certains critères d'évaluation (comme le dénivelé, la présence d'assises pour le repos ou encore la qualité des revêtements, etc.), cette étude évalue, grâce à un important travail sur le terrain, la marchabilité du quartier Sainte Thérèse pour les seniors.**

## VILLE AMIE DES AÎNÉS, KÉSAKO ?

En 2010, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a créé le **réseau mondial des villes et communautés amies des aînés**, afin d'inciter les territoires à mieux s'adapter aux besoins des seniors. Depuis sa création en 2012, le Réseau francophone des Villes amies des aînés (RFVAA) s'attache à développer la démarche pour mieux répondre aux défis de la transition démographique et du mieux vivre dans nos territoires urbains. C'est une véritable révolution de l'organisation de nos espaces, qui reste à mener dans de nombreuses villes.

**Metz est adhérente à ce réseau et a conçu dans le cadre d'une démarche participative, le programme "Metz Ville amie des aînés 2017-2020" qui constitue la feuille de route de la politique seniors. L'objectif majeur est de bien-vieillir à Metz et en bonne santé. La commune "territoire du bien-vieillir" car c'est le socle du quotidien des seniors, c'est l'espace des relations de voisinage et de commerce évidentes et rassurantes.**

*L'Insee n'a pas de définition pour le terme « seniors », néanmoins l'OMS définit statistiquement une personne « âgée » comme ayant plus de 60 ans. Dans cette étude les personnes désignées comme « seniors » sont donc des personnes de plus de 60 ans.*



# METZ, VILLE AMIE DES AÎNÉS : ENJEUX, OBJECTIFS, STRATÉGIE D'EXPÉRIMENTATION

DES ENJEUX FORTS LIÉS À L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE ET AU VIEILLESSEMENT DE LA POPULATION



## Répartition des tranches d'âge de la population

Tranches d'âge	METZ				METZ MÉTROPOLÉ				FRANCE			
	2006	2011	2016		2006	2011	2016		2006	2011	2016	
De 00 à 14 ans	16 %	15 %	16 %	=	17 %	16 %	16 %	→	19 %	19 %	18 %	→
De 15 à 29 ans	28 %	25 %	25 %	→	24 %	22 %	21 %	→	19 %	19 %	18 %	→
De 30 à 44 ans	20 %	19 %	20 %	=	20 %	19 %	19 %	→	21 %	20 %	19 %	→
De 45 à 59 ans	19 %	18 %	17 %	→	20 %	20 %	20 %	=	20 %	21 %	20 %	=
De 60 à 74 ans	10 %	12 %	14 %	↗	11 %	13 %	16 %	↗	13 %	15 %	16 %	↗
De 75 ans ou plus	7 %	7 %	8 %	↗	7 %	8 %	8 %	↗	8 %	9 %	9 %	↗

## SAINTE-THÉRÈSE UN QUARTIER TOUT DÉSIGNÉ POUR LES PREMIÈRES EXPÉRIMENTATIONS MESSINES

Dans le cadre de sa participation au programme **Ville amie des aînés**, la Ville de Metz a engagé une **réflexion autour de la mobilité des seniors** et des enjeux qu'elle soulève.

Le choix s'est porté sur le **secteur Sainte-Thérèse**, situé dans le quartier Nouvelle Ville, pour mener à bien cette **première expérimentation**. Pourquoi ?

- ♦ présence de trois résidences seniors (Jardins d'Arcadie, Beau soleil et la future résidence Bonsecours, au sein du projet Cœur impérial) ;
- ♦ deux Ehpad (Saint-Jean et la Vacquinière) ;
- ♦ fort potentiel de déplacements piétons d'un quartier très dense, où se localisent également de nombreux équipements et commerces du quotidien ;
- ♦ niveau de desserte en transports en commun à réinterroger ;
- ♦ proximité avec la gare.

Cette étude AGURAM propose une **analyse quantitative et qualitative de l'espace urbain**, en prenant en compte les difficultés de déplacements des seniors dans le quartier, et en s'attachant à intégrer l'ensemble des critères qui font de la marche un moyen de déplacement plaisir et non-subit.

### Les deux grands objectifs :

✓ **Mailler les itinéraires piétons sélectionnés** afin de corriger les points négatifs dans le quartier, identifiés dans l'analyse de la marchabilité (assurer un repos avant et après une traversée longue et/ou dangereuse ; créer des lieux de pause participant à l'amélioration de l'ambiance urbaine et à son apaisement).

✓ **Donner l'opportunité aux seniors de profiter du caractère dense du quartier**, qui offre un large panel de commerces et de services de proximité.



# LA MOBILITÉ DES SENIORS À LA LOUPE

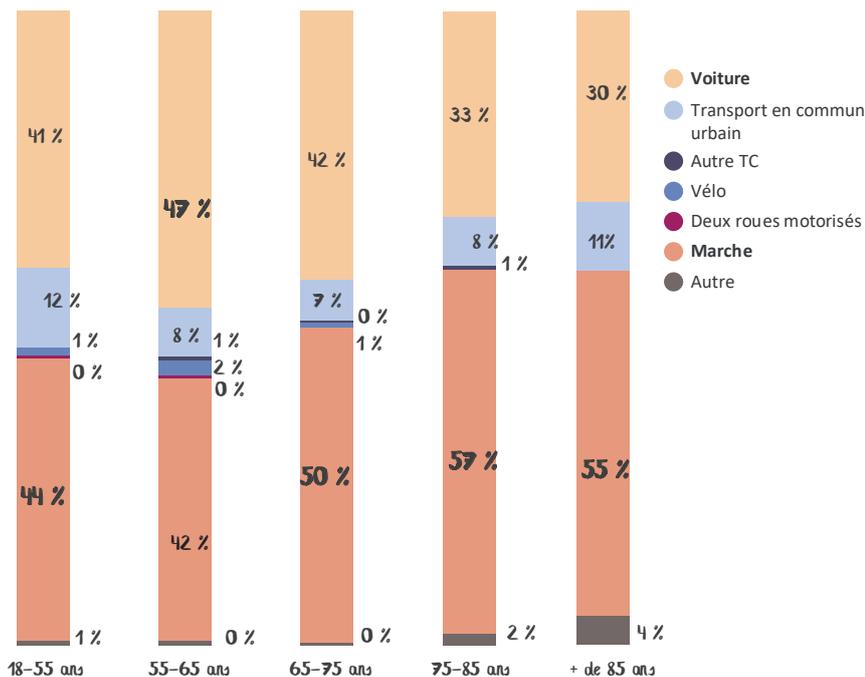
## DES HABITUDES QUI CHANGENT DÈS 55 ANS

L'âge influe sur les comportements de déplacements :

- ◆ la voiture est davantage utilisée par les 55-75 ans que par les 18-55 ans ;
- ◆ à Metz, la **part des déplacements en voiture** passe de 44 % pour l'ensemble des habitants, à **52 % pour les 60-74 ans** ;
- ◆ après 75 ans, l'usage de la voiture est plus rare en tant que conducteur : **56 % des déplacements réalisés à pied** ;
- ◆ les transports en commun sont davantage utilisés par les plus de 85 ans ;
- ◆ **la marche** devient le **mode de déplacement majoritaire à partir de 65 ans** : les seniors habitent souvent dans des quartiers denses, ils sont parfois dans l'incapacité de conduire ; la marche représente leur seule activité physique et un moyen important de sociabilisation ;
- ◆ le vélo est davantage utilisé par les 55-65 ans que par les 18-55 ans.

Source : EDGT 2017

Quels modes de déplacements quotidiens selon l'âge des habitants à Metz ?



**10 %**  
des habitants de Metz  
sont non-mobiles



(10 % également dans le SCoTAM)

**31 %**  
des non-mobiles ont  
+ de 75 ans (alors  
qu'ils ne représentent  
que 7 % de la  
population totale de la  
Ville de Metz)

**36 %**  
des seniors  
renoncent à se  
déplacer



**500 m**  
c'est le périmètre de vie  
des seniors les plus âgés



Dans les quartiers les plus denses de la Ville de Metz, la part des déplacements à pied chez les seniors est beaucoup plus importante que dans les quartiers de faible densité. C'est le cas à **Sainte-Thérèse, où la marche devient le mode majoritaire de déplacement des 75 ans et +** (72 % de déplacements à pied). C'est pourtant l'âge auquel les difficultés physiques commencent à devenir handicapantes pour la pratique. Parallèlement, l'utilisation de la voiture est également plus marquée chez les 60-74 ans comme dans l'ensemble de la ville.

## LES JEUNES SENIORS RESTENT ATTACHÉS À LEURS VOITURES

Selon une étude de plusieurs constructeurs automobiles, en France, l'âge moyen des acheteurs de véhicules neufs s'élève à 55 ans. Plus d'1/4 des particuliers qui acquièrent une voiture neuve ont plus de 66 ans. La génération des baby-boomers se montre très attachée à la voiture, seul 32 % d'entre eux s'interrogent sur le besoin de posséder un véhicule alors qu'ils sont 51 % chez les membres de la génération Y/Z<sup>1</sup> et 41 % chez les membres de la génération X<sup>2</sup>.

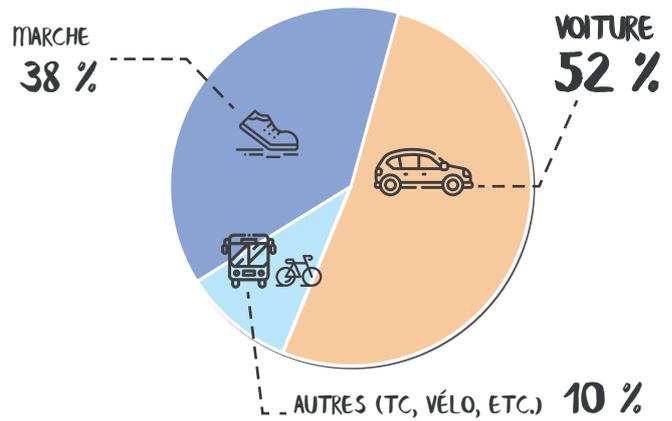
**62 %**  
des déplacements des seniors sont effectués en voiture



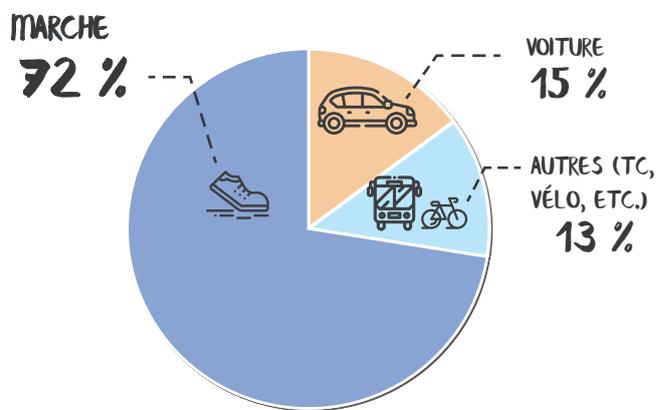
<sup>1</sup> Personnes nées après les années 1980

<sup>2</sup> Nées après le babyboom entre les années 1960 et 1980

Des déplacements axés sur la voiture chez les 60 à 74 ans du quartier Sainte-Thérèse



Des déplacements qui se tournent vers la marche chez les + de 75 ans du quartier Sainte-Thérèse



Source : EDGT, 2017 / www.aguram.org rubrique PUBLICATIONS > MOBILITÉ ou avec le #EDGT<sup>1</sup>

## DES MOTIFS DE DÉPLACEMENTS QUI SE RECENTRENT AUTOURS DES ACHATS ET LOISIRS

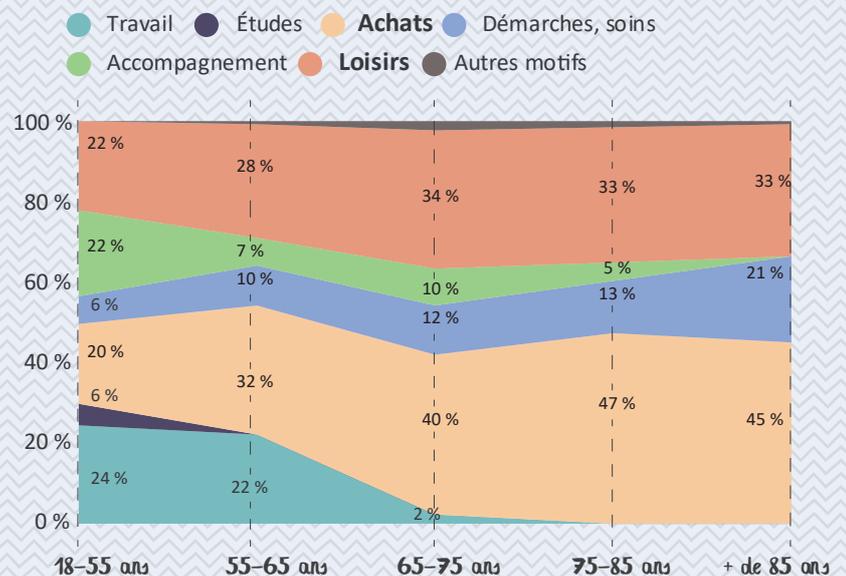
La part de non-mobiles est plus importante chez les seniors que dans le reste de la population. Avec la perte d'activité, **les motifs de déplacements se concentrent sur les achats et les loisirs.**

Chez les messins de 75 ans et +, **les achats motivent la moitié des déplacements** quotidiens, alors qu'ils ne représentent que 23 % des déplacements tous âges confondus.

Chez les 75 ans et +, on remarque aussi que :

- ◆ la part des loisirs occupe 33 % ;
- ◆ dans le détail, les soins occupent une place plus importante dans les déplacements : elle est deux fois plus importante que chez les 60-74 ans.

Zoom sur les motifs de déplacements quotidiens des habitants de la métropole à l'intérieur de celle-ci selon les âges



<sup>1</sup> Pour des raisons de lisibilité, seules les parts modales principales sont représentées et des modes ont été agrégés afin d'atteindre une valeur statistiquement valable.



## UN BESOIN DE PROXIMITÉ QUI AUGMENTE

Avec l'âge, les pratiques de mobilité changent et les distances parcourues aussi. C'est à partir de 45 ans que les distances moyennes parcourues commencent à baisser. **Entre 60 et 74 ans, la distance moyenne d'un déplacement d'un messin est de 5 km. Elle est de 3 km pour les plus de 75 ans.** Les seniors sont donc **davantage en demande de proximité** que les autres tranches d'âge de la population.

Attention ces chiffres s'entendent tous modes confondus. En ce qui concerne la marche, il existe une réelle affinité : les seniors n'hésitent pas à réaliser de plus longues distances à pied pour les déplacements du quotidien. Néanmoins, le nombre de déplacements à pied des seniors reste moins élevé que celui de l'ensemble des habitants de Metz. Il est de 3,6 déplacements/jour en moyenne chez les 60-74 ans, et de 2,5 chez les 75 ans et +, contre 3,9 pour l'ensemble des habitants de la commune. D'où la **nécessité de séquencer les itinéraires pour permettre aux seniors de se reposer.**

## UNE VULNÉRABILITÉ QUI DÉCOURAGE LA MARCHÉ

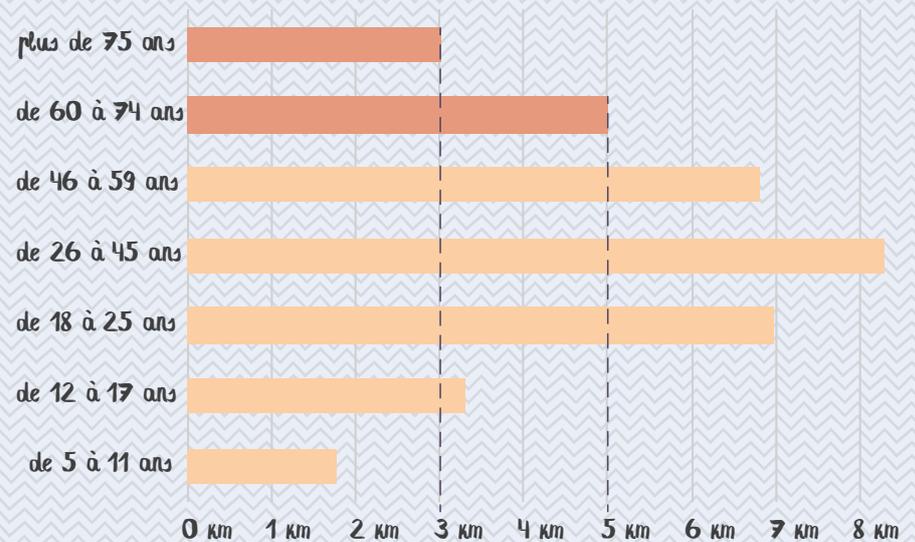
**Plus d'1/4 des accidents piétons** (27 %) concernent des personnes de plus de 60 ans. Dans le détail, cette tranche d'âge est celle qui compte aussi le plus de décès : 6 décès entre 2014 et 2018 ; mais aussi de personnes blessées et hospitalisées (37 %).

La **sécurisation des axes** qu'ils empruntent doit être une priorité des politiques de mobilité.

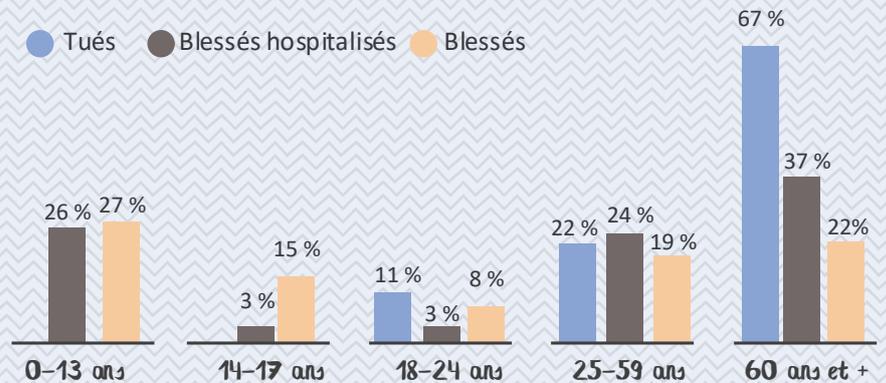
**42 %**  
des piétons victimes  
d'un accident  
(blessés, blessés hospitalisés  
ou tués) **sont des seniors**  
(Metz Métropole)



Des distances moyennes parcourues par les résidents de la métropole messine qui diminuent selon l'âge, tous modes confondus



Les seniors : des piétons plus exposés aux accidents graves (2014 à 2018)



## QUELS FREINS À LA MARCHÉ POUR LES SÉNIORS ?



### Des difficultés physiques

- ↳ choix de l'itinéraire le plus court ; utilisation de supports d'aide à la marche (cannes, déambulateurs) ;
- ↳ besoin de fractionner le déplacement ;
- ↳ recherche récurrente d'appui et de repos le long du parcours.



### Des difficultés cognitives

- ↳ rapidité de réaction amoindrie ; itinéraire plus difficile à choisir, à mémoriser ;
- ↳ plus de difficultés à s'orienter ;
- ↳ un sentiment d'insécurité et une peur de se faire mal (ou d'être bousculé) qui déconcentre.



### Des difficultés perceptives

- ↳ diminution de l'acuité visuelle et auditive ;
- ↳ analyse des distances faussée.



# COMMENT FAIRE MARCHER LES ÂÎNÉS ?

## → EXPÉRIMENTATION À SAINTE-THÉRÈSE

### ÉVALUER LA MARCHABILITÉ DU QUARTIER ...

#### La méthode AGURAM

L'AGURAM a développé une **méthode fine pour analyser la marchabilité de chaque rue**. Certains coefficients de notation ont été valorisés (par rapport à la méthode classique d'évaluation) afin de mettre en exergue les manques de lieux de pause, l'accessibilité difficile (sur la base des notations du Pave - Plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics), l'aménagement inapproprié des traversées, l'accessibilité des traversées (toujours sur la base des notations du Pave), le dénivelé, la qualité du revêtement, les obstacles et le sentiment de sécurité et de confort. L'objectif, in fine, est de **repérer les axes nécessitant des efforts d'aménagement** en répondant dans un premier temps par l'installation d'assises.

#### Que retenir de l'évaluation de la marchabilité à Sainte-Thérèse ?

- Le quartier a été aménagé par strate, il ne répond à **aucune logique d'aménagement global**.
- Le Pave commence à porter ses fruits, beaucoup de traversées ont été sécurisées. Il reste tout de même **des efforts à faire**, en particulier **concernant les bornes anti-stationnement de délimitation entre la route et le trottoir non adaptées aux déplacements à pied des seniors** (privilégier des piquets qui peuvent aussi servir de point d'appui aux seniors).
- Les itinéraires susceptibles d'être empruntés par les habitants des résidences seniors et de l'Ehpad n'ont **pas obtenus une bonne note de marchabilité**.
- Les moins bonnes notes se situent souvent sur les itinéraires les plus longs (rue de Pont à Mousson, rue du XX<sup>e</sup> Corps américain, rue Charles Abel, rue Clovis), mais pas forcément sur les itinéraires les plus fréquentés en termes de circulation automobile (avenue de Nancy, rue de Verdun).
- Les carrefours sont des zones accidentogènes, qui connaissent un trafic routier important, **les traversées ne sont pas toujours sécurisées** (pas de bateaux sur les trottoirs, bornes piétonnes anti-stationnement, peinture effacée, etc.) et/ou confortables (feux piétons longs et désynchronisés, des traversées longues sans îlot central, revêtement du sol daté, etc.).

#### Méthode AGURAM d'évaluation du degré de marchabilité

##### DEGRÉ DE MARCHABILITÉ

1

	Thématiques	Critères
AMÉNAGEMENT DU TRONÇON	ESPACE PIÉTON	Espace piéton Lieux de pause Éclairage Accessibilité PMR
	PARTAGE DE LA RUE	Type de rue Nombre de voies automobile Partage de l'espace piétons
	TRAVERSÉES	Présence de passages piétons Aménagement des traversées Accessibilité PMR des traversées
AMBIANCE DU TRONÇON	CONTEXTE URBAIN ET PAYSAGER	Attractivité de l'environnement urbain Esthétique des lieux Qualité paysagère Densité Dénivelé
	SÉCURITÉ ET CONFORT	Nuisances sonores Qualité du revêtement Sentiment de sécurité et de confort Obstacle

2

CHAQUE CRITÈRE EST NOTÉ DE 1 À 5 EN FONCTION DE SON IMPACT SUR LA MARCHABILITÉ :

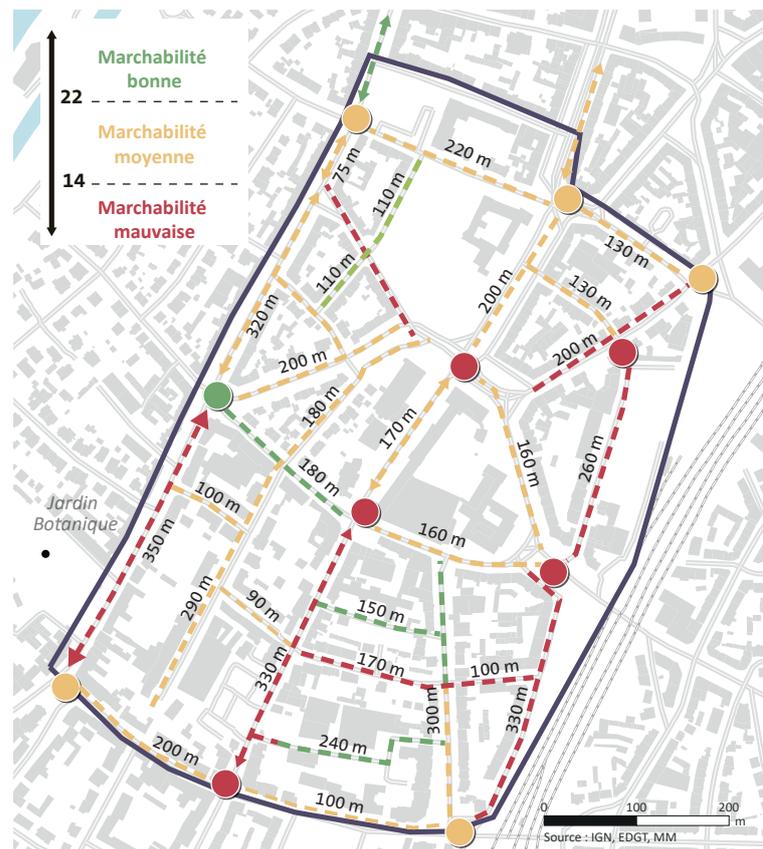


3

ADDITION DE L'ENSEMBLE DES POINTS



#### Notes de marchabilité senior à Sainte-Thérèse



... POUR CONSTRUIRE UNE STRATÉGIE ADAPTÉE

À la suite de la phase de diagnostic basée sur les données de l'EDGT\*, **une carte des proximités** a été conçue. Elle regroupe l'ensemble des services, commerces et autres services de santé dont les seniors ont le plus besoin au quotidien, et qui nécessitent des déplacements. Les **secteurs à enjeu** sont ainsi très **faciles à repérer**.

En croisant les résultats avec la localisation des bancs, il apparaît que **le quartier dispose de très peu d'assises** sur les itinéraires les plus longs, que rejoignent les parties du quartier les mieux équipées en services et commerces (notamment entre les résidences seniors et l'Ehpad au sud-est du quartier et les avenues de Nancy et Leclerc de Hauteclocque).

**L'enjeu est donc d'équiper ces axes** et l'accès à ces axes d'assises afin d'en améliorer l'accessibilité.

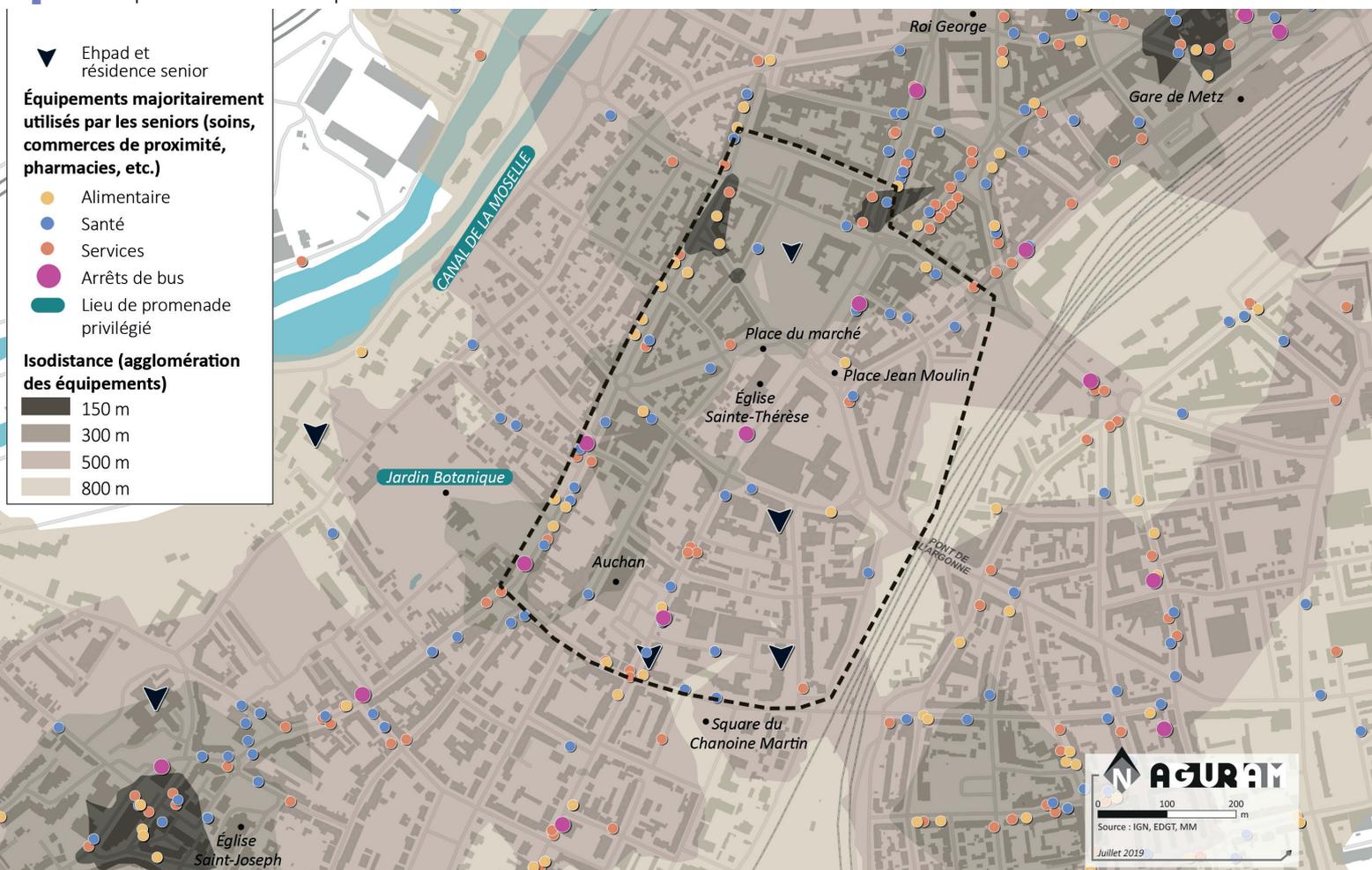
L'assise étant l'aménagement le plus demandé par les seniors, cet enjeu est prioritaire. La démarche pourra, par la suite, être complétée par l'installation d'autres aménagements (systèmes adaptés pour la traversée, par exemple).

\* EDGT 2017 à retrouver sur [www.aguram.org](http://www.aguram.org) rubrique PUBLICATIONS > MOBILITÉ ou avec le #EDGT



© Sources : AGURAM 2019

Quelles proximités dans le quartier ?



01



### REPÉRER LES ZONES À DESSERVIR

- ◆ Les avenues de Nancy et Leclerc de Hauteclocque et la rue Pasteur sont les axes concentrant le plus d'activités ;
- ◆ ils accueillent aussi la majorité des arrêts de transports en commun.

02



### ANALYSER LEUR ACCESSIBILITÉ

- ◆ Le quartier, dense et maillé, donne une accessibilité plutôt satisfaisante à ses habitants ;
- ◆ mais il apparaît que les résidences seniors implantées au sud-est du quartier sont situées à plus de 500 mètres de cette concentration d'activités.

04



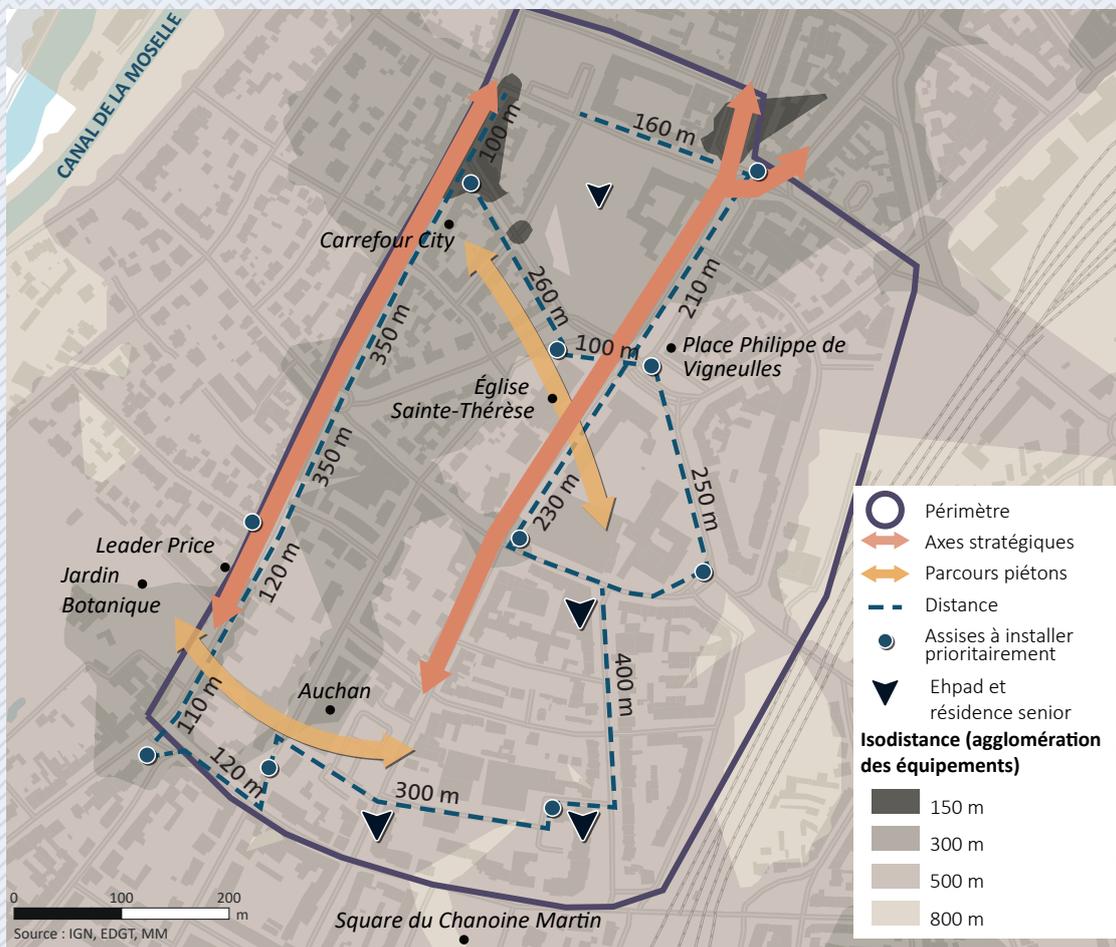
### INSTALLER DES ASSISES

- ◆ L'ensemble des analyses permet de définir des parcours adaptés aux seniors ;
- ◆ dans un 2<sup>e</sup> temps, les parcours sont complétés par une seconde opération d'installation d'assises.

L'installation des nouvelles assises dans le quartier pourrait se faire en deux temps :

#### 1) Itinéraires désignés comme prioritaires, selon les critères de choix

- ◆ infrastructures piétonnes et routières ;
- ◆ ambiance urbaine ;
- ◆ possibilité d'installer du mobilier urbain ;
- ◆ proximité avec les points générateurs de trafic (équipements, arrêts de transports en commun, parcs, etc.) et les activités quotidiennes (médecins, pharmacies, infirmeries, commerces alimentaires, banques, etc.) ;
- ◆ localisation des résidences seniors ;
- ◆ localisation des itinéraires par rapport aux autres rues (distances de moins de 150 m) ;
- ◆ mise en situation des itinéraires.



03

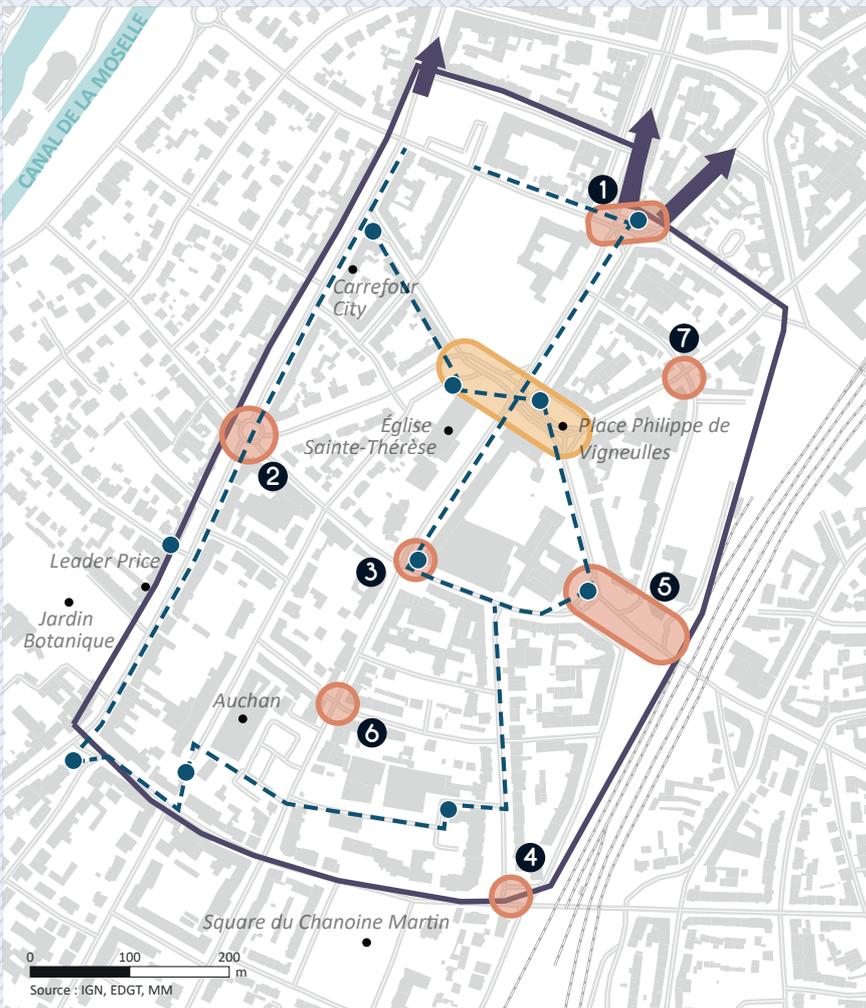


### CROISER L'ANALYSE AVEC CELLE DE LA MARCHABILITÉ

- ◆ Les itinéraires les moins accessibles sont aussi ceux qui n'ont pas obtenu une bonne note de marchabilité ;
- ◆ les places et carrefours permettent de segmenter régulièrement les itinéraires piétons, ils n'ont pourtant majoritairement pas obtenu une bonne note de marchabilité.

### 2) Itinéraires piétons vers les autres quartiers à améliorer

- Place Philippe de Vigneulles nécessitant une intégration dans un projet urbain à plus grande échelle
- Assises à rendre plus visible
- Zones à privilégier pour l'installation d'assises dans un second temps
- ➔ Accompagner les seniors vers les polarités de l'hyper centre de Metz



### INCLURE LES ACTEURS DE LA MOBILITÉ ET LES HABITANTS

Une visite sur site a été organisée avec des seniors du quartier, membres du Conseil des seniors et du club Marie-Clotilde. Les services de la Ville de Metz et de la Métropole impliqués dans ce projet ont également participé à cet atelier de terrain qui a permis de **soumettre la stratégie de déploiement des assises pour le quartier aux publics directement concernés : quel est le mobilier urbain le plus adapté ? Quels emplacements pour les assises et appuis ischiatiques ?**

Le matériel a été **testé par des seniors** pour confirmer sa réponse aux exigences de la mobilité de ce public. Ces temps d'échanges ont été précieux pour impliquer les habitants seniors dans l'évolution de leur quartier et pour améliorer leur qualité de vie tout en respectant leur expertise.

Le matériel finalement choisi répond au mieux aux besoins spécifique de la mobilité senior. Les assises seront équipées d'accoudoirs afin de faciliter l'assise et le départ, l'assise est large afin de conserver la convivialité des pauses, l'emprise au sol est limitée pour éviter les chutes et étudiée pour être repérée par les malvoyants, enfin les assises ischiatiques sont à une bonne hauteur et ne craignent pas les dégradations (revêtement spécial).





## À RETENIR



### Sur la mobilité seniors

- ◆ La marche devient un moyen de transport majoritaire à partir de 65 ans (âge auquel les difficultés fonctionnelles peuvent devenir un frein à la pratique) ;
- ◆ La moyenne des distances des déplacements tous modes confondus diminue avec l'âge alors que les distances parcourues à pied s'allongent, d'où la nécessité d'installer des lieux de pause dans les itinéraires ;
- ◆ Les seniors se déplacent avant tout pour faire des achats et ensuite pour leurs loisirs ;
- ◆ Plus l'on vieillit, moins l'on se déplace (une part importante des plus de 60 ans va même jusqu'à devenir non-mobile) ;
- ◆ Les seniors sont les plus exposés aux accidents piétons graves.



### Sur les expérimentations dans le quartier Sainte-Thérèse à Metz

- ◆ Bien qu'étant un quartier dense et pourvu de nombreux services, le quartier Sainte-Thérèse n'est pas totalement adapté à la mobilité des seniors : plusieurs axes menant aux services de proximité méritent d'être améliorés ;
- ◆ Les résidences seniors parfois excentrées des services réclamés par les seniors ;
- ◆ L'installation d'assises pour segmenter les parcours est une première étape pour améliorer le confort de ces axes. D'autres aménagements sont également proposés pour faire de ce quartier un lieu convivial et propice à la marche.

**Grâce à un important travail de concertation avec les habitants et associations du quartier, mais aussi avec les services de la Ville de Metz et un travail sur le terrain, l'expérimentation a permis de créer une stratégie de mise en accessibilité du quartier et de rétablir une proximité pour tous vers les services et commerces essentiels aux quotidiens.**

Favoriser la marche et la proximité dans les quartiers c'est aussi limiter les usages de la voiture en ville, en proposant une alternative plus agréable et adaptée à tous. À l'heure actuelle, encore 1/4 des déplacements de moins de 2 km se font encore en voiture. (EDGT 2017).

 Retrouvez toutes les publications de l'agence : [www.aguram.org](http://www.aguram.org)

   @agenceaguram

Directeur de la publication : Patricia Gout

Étude commandée par la Mission Ville pour tous de la Ville de Metz

Étude réalisée par : Raphaël Honorez

Réalisation graphique et cartographique : Atelier graphique

Crédit photographique : Ville de Metz et AGURAM

Date de parution : Juin 2020

**AGURAM**  
AGENCE D'URBANISME  
D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE  
Immeuble Ecotech | 3 rue Marconi 57070 METZ |  
tél. : 03 87 21 99 00 | [contact@aguram.org](mailto:contact@aguram.org) |