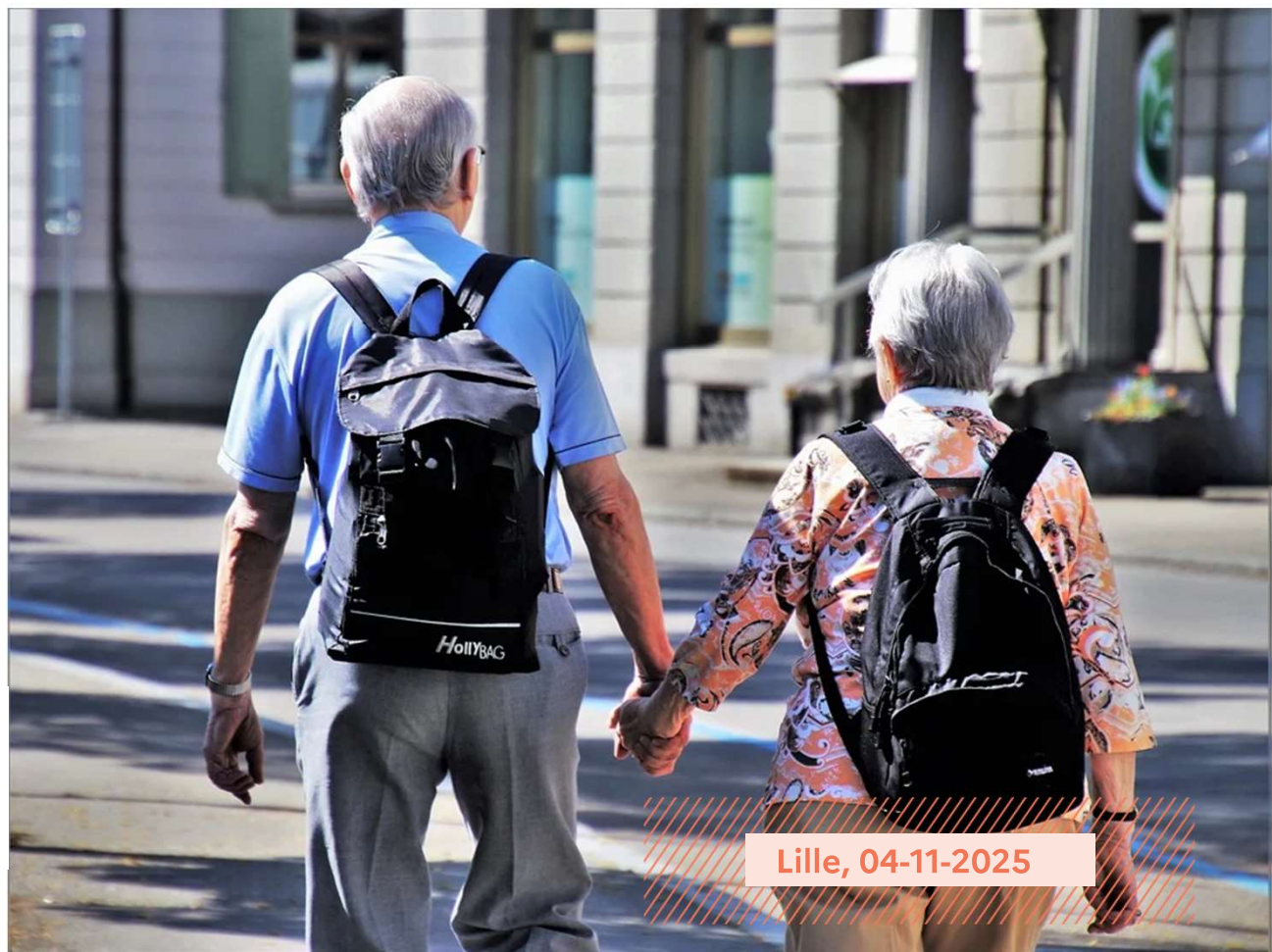


Mobilités quotidiennes des personnes vieillissantes

L'ENQUÊTE LONGITUDINALE (2020-2024)
« MOBILITÉS DES SENIORS DE LA MEL »



Lille, 04-11-2025



M. Antoine LEBEL

Directeur du Cerema

Hauts-de-France



M. Olivier GAVAUD

**Directeur de la Mobilité de la
MEL**

Mme. Céline DEPIERE

Cheffe de service

L'ENQUÊTE LONGITUDINALE (2020-2024) « MOBILITÉS DES SENIORS DE LA MEL »

Dispositifs méthodologiques, résultats et apports à la
connaissance, rapport final et préconisations

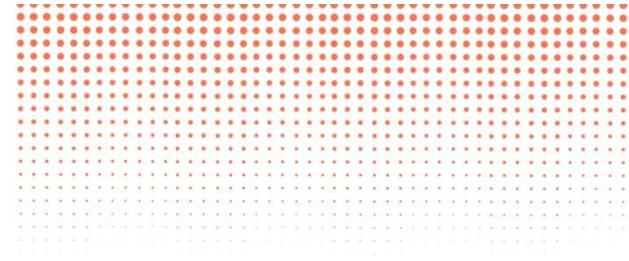
Equipe projet Cerema

María TEBAR
Fabrice HASIAK
Joël MEISSONNIER

Equipe projet MEL

David WALLART
Karine SZYMANSKI
Céline DEPIERE

2025.11.04



Introduction

Contexte de l'étude

Dispositifs méthodologiques

Publications

Contexte de l'étude

Une population vieillissante se déplaçant en voiture

2025.11.04

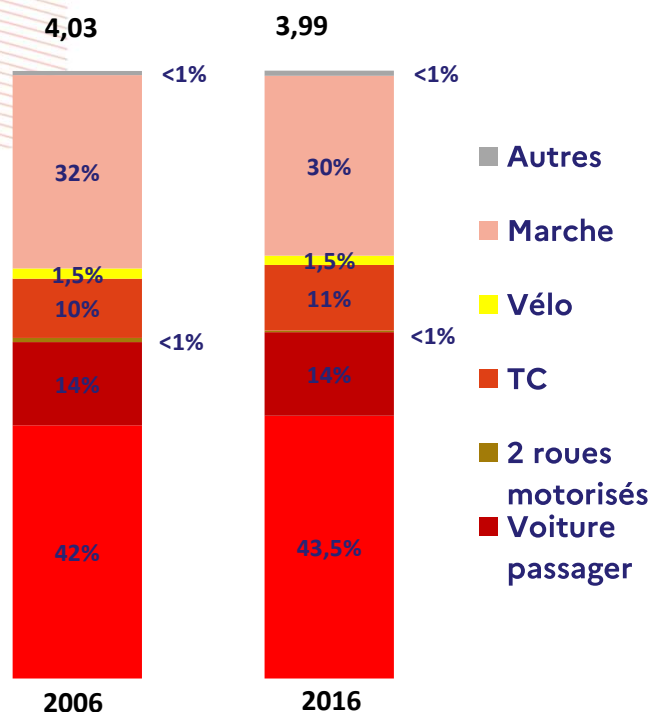
CONTEXTE

Enquêtes Déplacements – Constats

EMD 2006 – 2016 > Evolutions des parts modales



déplacements
quotidiens par
habitant



Mobilités et Parts Modales des habitants de la MEL de 5 ans et plus
(hors déplacements externes)

Les évolutions notables :

- Marche : - 2 points
- Vélo : +/- 0 point
- Transports collectifs : + 1 point
- Voiture : + 1,5 points

CONTEXTE

Enquêtes Déplacements – Constats & Problématiques EFFETS DES EVOLUTIONS
DEMOGRAPHIQUES 2006/2016 SUR LA MOBILITE : regard sur les 55 ans et plus



Entre 2006 et 2016, Les enquêtes déplacements mettent en évidence un constat d'importance sur la problématique de la mobilité des Séniors



Habitants 55 ans et +
+ 9%

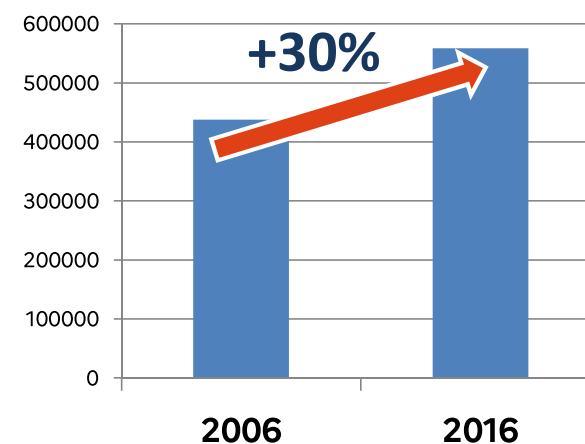


Mobilité 55 ans et +
+ 6%



Part modale voiture 55 ans et +
+ 25%

Habitants de la MEL



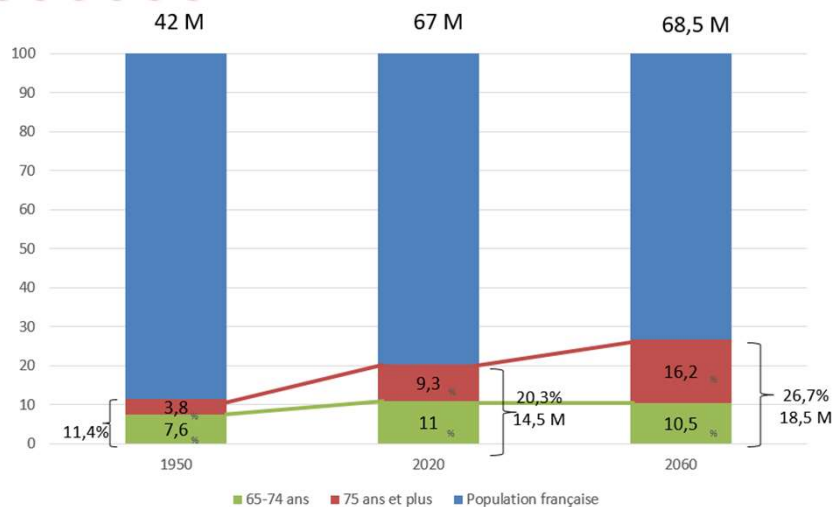
+120 000 déplacements en voiture

alors que l'augmentation globale est de + 90 000 à l'échelle métropolitaine

UNE POPULATION VIEILLISSANTE

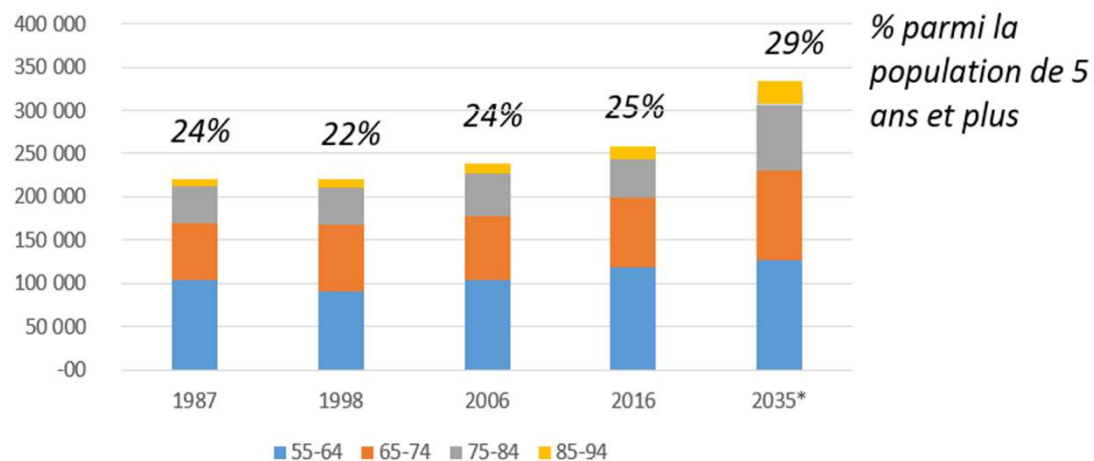
Un enjeu national et local

Évolution des séniors en France



Source : Insee

Évolution de la part de seniors à la MEL



Source : EMD MEL et Insee (* selon projection Omphale (scenario central))

DISPOSITIFS METHODOLOGIQUES

Un dispositif original : hybridation des méthodes d'enquêtes

2025.11.04

DISPOSITIF MÉTHODOLOGIQUE : OBJECTIFS

MEL : une forte préoccupation de la mobilité des seniors et de son évolution
(meilleure connaissance pour une meilleure prise en compte dans ses documents
de planification)

+

CEREMA : un besoin d'un terrain d'expérimentation pour tester de nouveaux
outils d'observation et de connaissance
(enquêtes quali x quanti)



Partenariat de Recherche & Développement (2019)

DISPOSITIF MÉTHODOLOGIQUE : CHOIX D'ENQUÊTES

- Connaissance de la Mobilité : objectifs atteints avec les enquêtes classiques EMC² et EC
- Données existantes : Etudes des cohortes avec les EMC² (Rabaud, 2019) et un état de l'art bibliographique
- Compréhension de l'évolution des comportements de Mobilité des seniors : besoin d'une enquête longitudinale pour l'évaluation dans le temps (points d'inflexion des comportements), besoin d'une enquête qualitative pour les explications
- Pratique et fréquence des modes : besoin d'une enquête longitudinale pour observer les points d'inflexions
- Connaissance des offres et des services publics proposés : enquête quantitative
- Avis sur les aménagements existants : utilisation, pratique : enquête quantitative

DISPOSITIF MÉTHODOLOGIQUE : CHOIX D'ENQUÊTES



Un panel est constitué d'un même échantillon d'individus suivis dans le temps, avec des observations répétées à intervalles réguliers.



2019: une première idée de protocole méthodologique (v1)

- Basé sur une combinaison d'enquêtes qualitatives et quantitatives
 - Le quantitatif = via un suivi longitudinal avec un Panel de seniors
 - Le qualitatif = à partir d'un sous échantillon chaque année du panel quantitatif
- Pourquoi un Panel ?
 - Essayer de mieux percevoir les évolutions dans la mobilité des seniors (quanti) et mieux comprendre ces évolutions (quali)
 - mais en « s'écartant » du vivier des panélistes existants (ex: Metaskope de Kantar, Ipsos KnowledgePanel® ...) = « pros » de l'enquête
- Recrutement des panélistes
 - = volontaires issus de l'enquête « F+ » (enquête « Fréquence+ ») menée sur la MEL en 2019
 - 1060 volontaires de 55 ans et plus (tx de volontariats : 43% [diminue avec l'âge: 47% (pour les 55-64 ans) à 31% (pour les plus de 85 ans)])
- Gestion du panel quanti (réalisation des enquêtes, fidélisation...) par un bureau d'études spécialisé en enquête (→ AO lancé par la MEL)

MÉTHODOLOGIE V1 : « FULL PANEL »



Pour le volet recueil quantitatif (panel): un AO lancé par la MEL mi-2019 (collecte par un prestataire spécialisé et analyses des données par le Cerema)

- Panélistes = volontaires de l'enquête F+ 2019 (1060 individus volontaires)
- Une enquête administrée par téléphone
- Le questionnaire basé que le questionnaire standard F+ = recueil des déplacements de la veille (avec quelques adaptations: accord pour la ré-interrogation l'année n+1)
- 4 collectes : 2020-2021-2022-2023
- Objectif: au moins **400 seniors identiques** sur les 4 années (sans remplacement des individus « sortants » du panel)
- Des attendus dans la réponse à l'AO: la fidélisation les répondants

• **Pour le volet qualitatif (Cerema): interrogation d'une 20^{aine} de répondants issus du panel quantitatif → ré-interrogation approfondie par entretien semi-directif**

• **Un seul répondant à l'AO du panel quantitatif**

- Une fidélisation peu convaincante
- Et très cher ! (offre financière double du budget prévu par la MEL)



Abandon de cette méthodologie... mais souhait fort de la MEL de poursuivre la réflexion



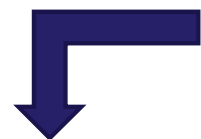
MÉTHODOLOGIE V2 : « UNE PANEL MAIS PAS QUE »

Une nouvelle approche méthodologique (fin 2019) : orientée vers une maîtrise des coûts tout en conservant la combinaison Quanti x Quali

- 1 Un panel qualitatif (20-30 seniors choisis parmi les volontaires de l'enquête F+2019) : avec ré-interrogation qualitative chaque année
- 2 Une enquête quantitative par quota (âge et géographique) auprès de 1000 seniors menée par téléphone (Kisio) [base de sondage: fichiers téléphoniques]
 - Avec un questionnaire basé en partie sur les dires des personnes interrogées en quali
 - Et des questions « d'actualité » (hausse des coûts de carburant 2022, préoccupations environnementales, la motorisation, les ZFE...)
- 3 Un panel quantitatif basé sur tous les volontaires de l'enquête F+
 - En auto-administré (papier + web)
 - Avec une forte implication de la MEL et du Cerema pour la gestion de l'enquête (courrier, mise en forme des questionnaires, impression, codification des enquêtes) et donc sans intervention extérieure
 - Mise en place d'une (petite) récompense pour les répondants



PROTOCOLE



Enquête F+ (2019)
1060 volontaires (55 ans et +)



interactions



Panel longitudinal qualitatif
(par entretiens semi-directifs) auprès de **27** panélistes **volontaires**

Enquêtes quantitatives par quota = QUANTI1000 (par téléphone)
auprès de 1000 personnes de 65 ans et + (fichier tél)

interactions

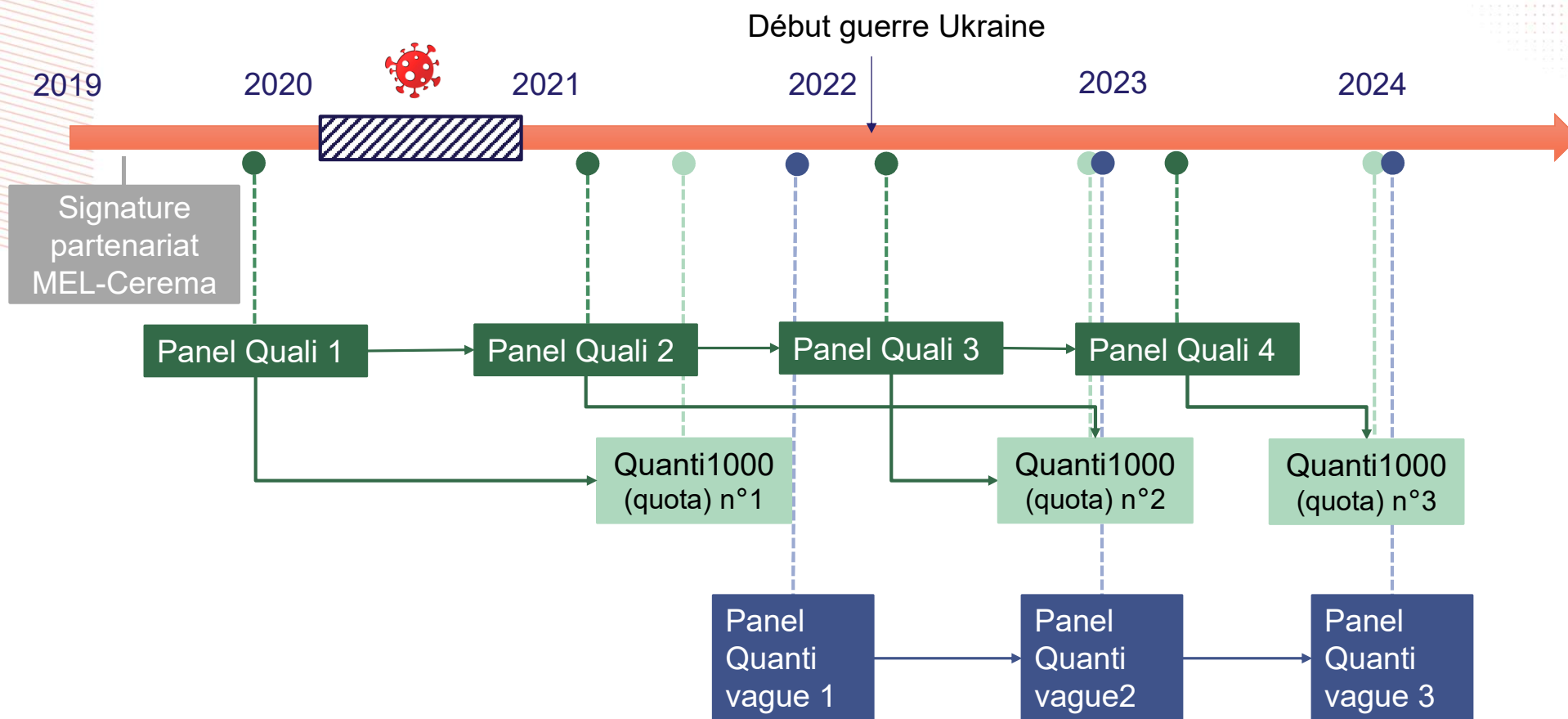


Interactions possibles



Panel longitudinal quantitatif
(auto-administré par papier + web) proposé aux **1060 volontaires**
- questionnaire identique tous les ans
- Environ **350** répondants chaque année

CALENDRIER



	Enquête	Période	Participants	Type de collecte
1	EC MEL 2019	Mars-Avril 2019	4000 habitants de la MEL dont 1006 volontaires 55 ans et plus	Quanti TEL
2	Qualitative 1	Nov 2019-Mars 2020	27 ménages volontaires de EC	Quali FAF
3	Qualitative 2	Jan 2021 – Avril 2021	Même 27 ménages volontaires	Quali TEL (covid)
4	Quantitative 1	Jan 2021- Fev 2021	1000 personnes de 65 ans et plus (quota)	Quanti TEL
5	Panel 1	Sept 2021 - Nov 2021	324 volontaires de EC	Auto-administrée papier ou web
6	Qualitative 3	Jan 2022- Mars 2022	22 ménages volontaires	Quali FAF
7	Quantitative 2	Sept 2022 – Nov 2022	1000 personnes de 65 ans et plus (quota)	Quanti TEL
8	Panel 2	Sept 2022 - Nov 2022	353 volontaires de EC	Auto-administrée papier ou web
9	Qualitative 4	Jan 2023- Mars 2023	16 ménages volontaires	Quali FAF
10	Quantitative 3	Oct 2023 – Nov 2023	1000 personnes de 65 ans et plus (quota)	Quanti TEL
11	Panel 3	Janv 2024 – Mars 2024	371 volontaires de EC	Auto-administrée papier ou web



ENQUÊTES QUALITATIVES

- **Objectif principal**
 - Compréhension des pratiques
 - Exploration des processus d'évolution ou d'entretien des routines
 - Identification des points d'inflexion brutaux comme les événements clés (passage de la vie active à la retraite, arrivée des petits-enfants, accident de la route, décès du conjoint...) et des points d'inflexion lents et progressifs (maladie, émergence d'une fatigue, perte d'envie, dégradation du niveau d'autonomie...)
- **Choix des ménages avec l'EC 2019 : sollicitation d'une trentaine de ménages « acceptant un entretien complémentaire en face-à-face »**
 - Diversification des ménages selon leur taille, zone de résidence, CSP, niveau de motorisation, possession du permis de conduire et âge de la personne de référence
 - Premiers entretiens en face à face pour connaissance approfondie et fidélisation
 - Entretiens réalisés par le Cerema directement
- **Déroulement des enquêtes**
 - Préparation individualisée des entretiens en fonction des problématiques de déplacement de chaque ménage
 - Guide d'entretien construit à partir de questions récurrentes et de questions d'actualité
 - Interrogations sur les changements survenus par rapport à l'année n-1
 - Entretiens en face-à-face, au téléphone pendant la crise sanitaire, puis au choix
 - Pas d'*incentive* (sauf sur demande explicite)
 - Relativement faible attrition de l'échantillon

ENQUÊTES QUANTITATIVES

- **Pour quantifier les résultats du qualitatif**
 - Elaboration d'un questionnaire sur les sujets identifiés lors des entretiens qualitatifs précédents
 - Prise en compte de l'actualité sociale (crises)
 - Enquêtes auprès d'un échantillon de 1000 personnes de 65 ans et plus, au téléphone, réalisées par Kisio
 - Échantillon différent chaque année issue de la base de panélistes de Kisio
 - Enquête par quotas
 - Lissées sur 4 semaines. Contrôlées par le Cerema et la MEL via des écoutes

ENQUÊTES PANEL AUTO-ADMINISTRÉES

- **Expérimentation**

- Volonté de poursuivre avec l'idée du panel et les volontaires recrutés
- Sollicitation via La Poste, gestion de la MEL
- Deux possibilités de réponses : via papier avec une enveloppe T, via Internet
- Fidélisation : 2 tickets transports
- Sollicitation de tous les volontaires de l'EC 2019 chaque année sauf refus ou renvoi du courrier car habitant absent
- Questionnaire simple
- Panel vivant pendant 3 ans mais... 5 ans après l'enquête
- Dernière année avec plus de répondants
- Questionnaire identique à chaque vague

- **Complexité d'exploitation**

- Complicé à redresser
- Identification des doublons
- Suivi sur la durée limité : beaucoup de nouveaux répondants chaque année et uniquement un tiers de répondants qui ont répondu les 3 ans.
- Analyses à venir en 2026

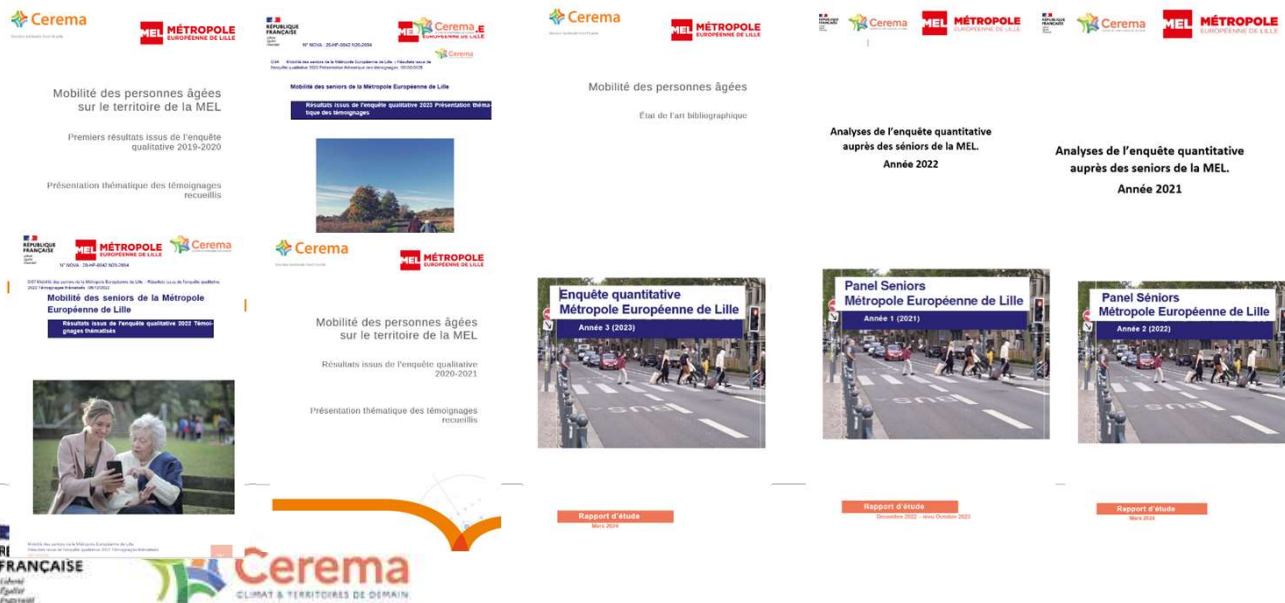
Publications

De nombreux rapports d'études mais des présentations
en France et à l'international : un sujet d'intérêt

2025.11.04

LIVRABLES ET PRODUCTIONS

- Etat de l'art bibliographique
- Rapports qualitatifs : un par enquête (4 au total)
- Rapports quantitatifs : un par enquête en intégrant les aspects qualitatifs
- Rapports Panel : un pour les 2 premières vagues et un dernier évolutif
- Rapport final du projet : en cours de rédaction, publication en 2026



LIVRABLES ET PRODUCTIONS

Rapport final

Crise sanitaire

Offres transports

Les nouvelles technologies

Focus sur la marche

Fréquence d'usages des modes

Qui sont les seniors ?

Crise écologique

Focus sur les TC

La voiture et la démotorisation

Isolement des seniors ?
Quelles aides/visites

La vie quotidienne : aménagement, services, gênes



Préconisations des actions publiques



VALORISATIONS

Conférences et colloques

- Conférence technique territoriale, CEREMA - Cellule France Mobilités Pays de la Loire, Nantes 2025
- 92e Congrès de l'Acfas, colloque SaNuiT, Montreal 2025
- ISCTSC Vietnam 2025
- AFS Toulouse 2025
- JEMU Paris 2024
- 4ème journées annuelles de la Société Française de Gériatrie et Gérontologie (SFGG), Paris 2024
- Conférence CUDEP, Rennes 2023
- Conférence RFTM, Dijon 2023
- Congrès de l'Association Française de Sociologie, Lyon 2023
- ONISR / Association Prévention routière, Colloques du Sénat, Paris 2023
- Swiss Mobility Conference, Lausanne 2023
- RFTM Luxembourg 2022
- 6e colloque international du REIACTIS « Société inclusive et avancée en âge », Metz 2020.
- JTD RST 2018



VALORISATIONS

Ouvrages et chapitre d'ouvrage

- Vieillir, et alors ?, IAURIF, Paris, Presses Universitaires de France 2024
- Mobilités du quotidien. Comprendre les années 2010-2020 pour mieux appréhender demain 2022, Bron, CEREMA
- Mobilités décarbonées, un défi global 2022

Articles

- The Conversation 2023
- Retraite et Société « Vieillir au coeur des métropoles », n°94, Paris, CNAV (à paraître)
- Géocarrefour (à paraître)
- Actes de conférences (à paraître)





Des questions ?



Résultats Méthodologiques

Une approche longitudinale
qualitative et quantitative

La mobilité des seniors pendant
la crise Covid

La sécurité routière

RESULTATS METHODOLOGIQUES

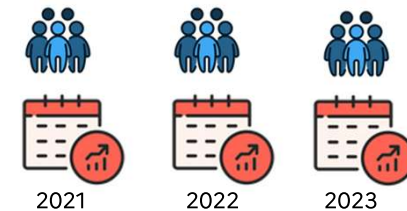
Avantages et inconvénients d'une approche
longitudinale qualitative et quantitative

2025.11.04

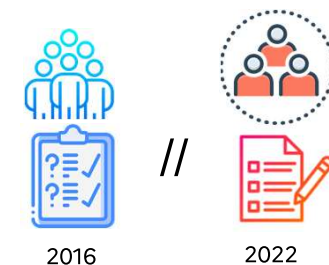
SUIVI LONGITUDINAL (APPROCHE QUANTITATIVE)

Méthode 1 : suivi d'un échantillon de panélistes sur plusieurs années (2021-2022-2023)

Avec un questionnaire identique



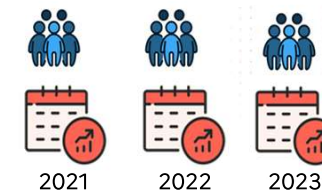
Méthode 2 : comparer un indicateur dans le temps sur deux échantillons différents (EMD 2016 // enquête Quanti par quota)



Objectif commun : mesurer les évolutions dans les comportements de mobilité des seniors

Avantages des approches quantitatives : des données objectives

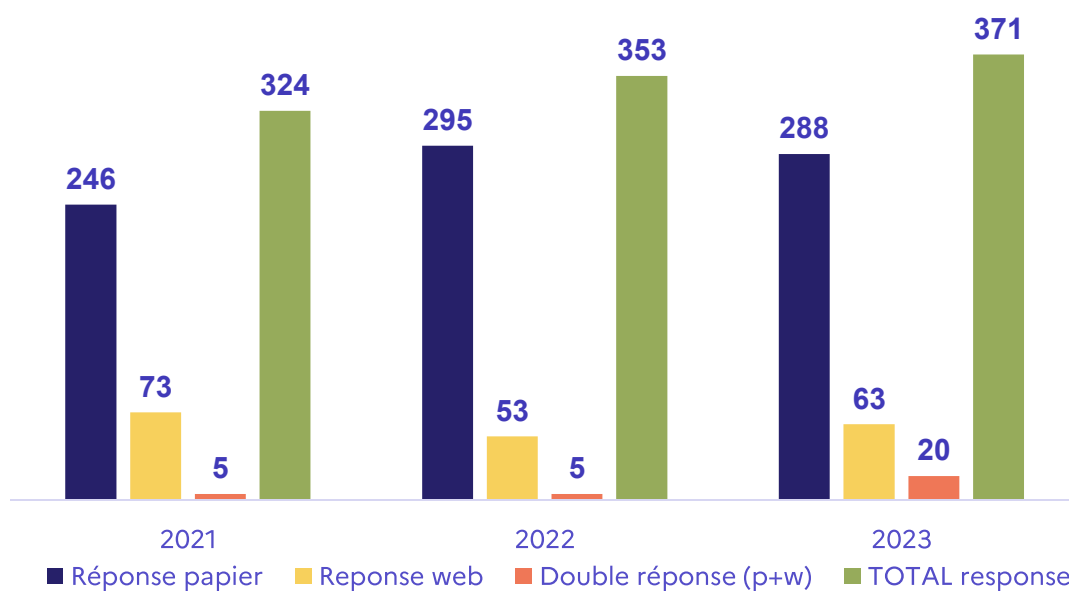
SUIVI LONGITUDINAL (APPROCHE QUANTITATIVE)



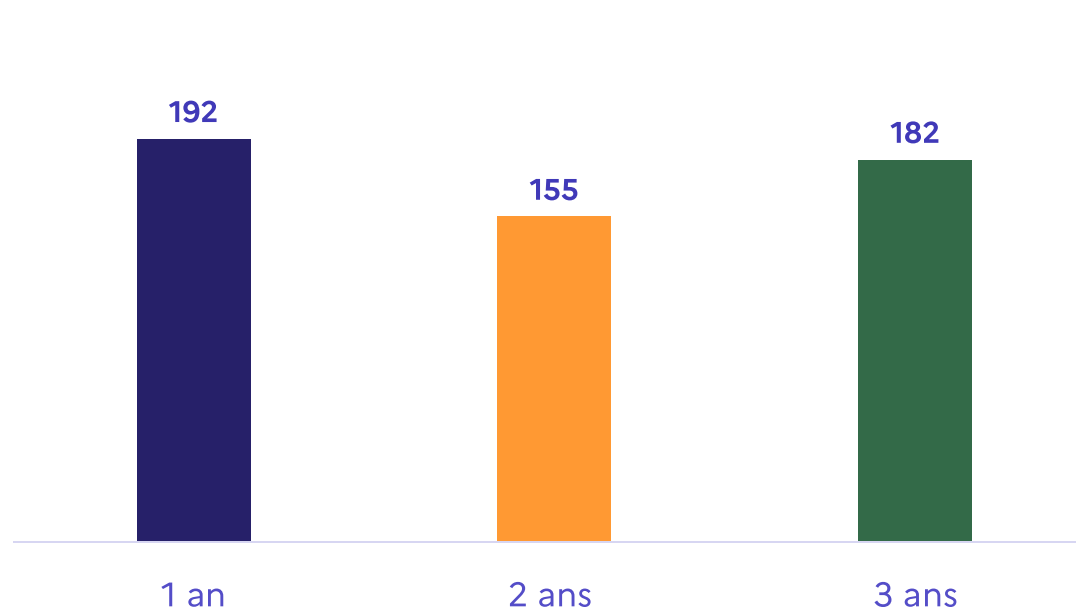
Méthode 1 : suivi d'un échantillon de panélistes sur plusieurs années (2021-2022-2023)

REX : difficile de maintenir les volontaires dans le temps

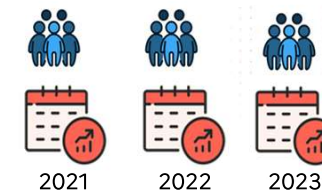
Taux de réponse des enquêtes auto-administrées



Répondants communs selon le nb d'années dans le panel



SUIVI LONGITUDINAL (APPROCHE QUANTITATIVE)



Méthode 1 : suivi d'un échantillon de panélistes sur plusieurs années (2021-2022-2023)

REX : Il faut un volume de répondants suffisant (comme pour toutes enquêtes quantitatives !) pour pouvoir dire des choses (significatives)

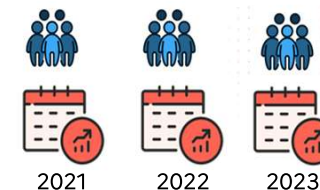
➔ Dans notre panel Seniors, souvent difficile d'aller très en profondeur dans les analyses (et notamment prendre en compte la classe d'âge des répondants)

Vague 2022	1-55 à 64 ans	2-65 et 74 ans	3-75 et 84 ans	4-85 ans et plus	Total général
Je ne ressens aucune gêne particulière pour me déplacer	73	108	57	15	253
Lors de mes déplacements, je ressens une gêne physique ou sensorielle occasionnelle	18	24	17	8	67
Lorsque je me déplace, j'ai une gêne permanente	5	6	9	8	28
<i>Je ne souhaite pas répondre</i>	3	2	8	1	14
Total général	99	140	91	32	362



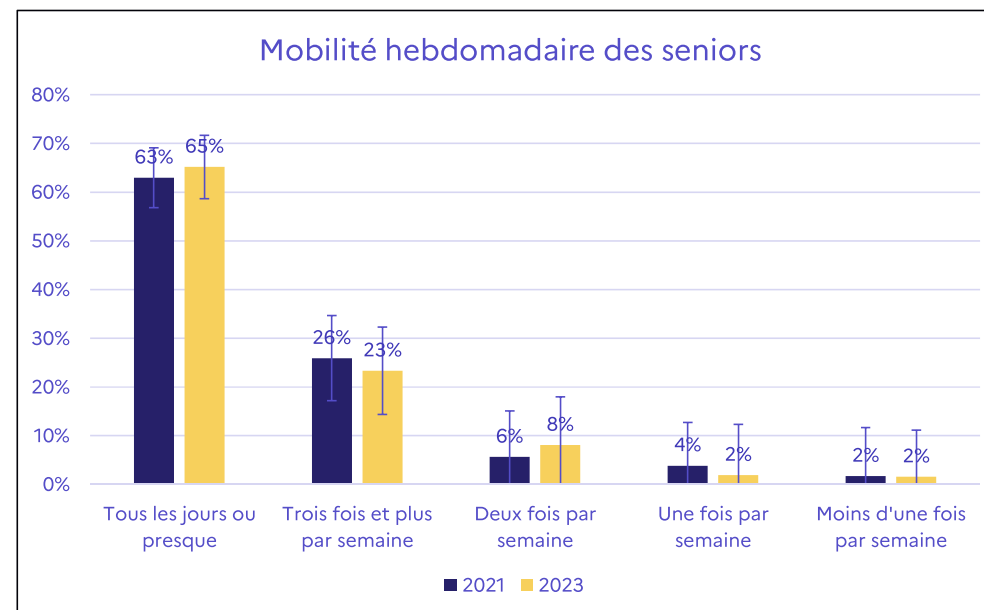
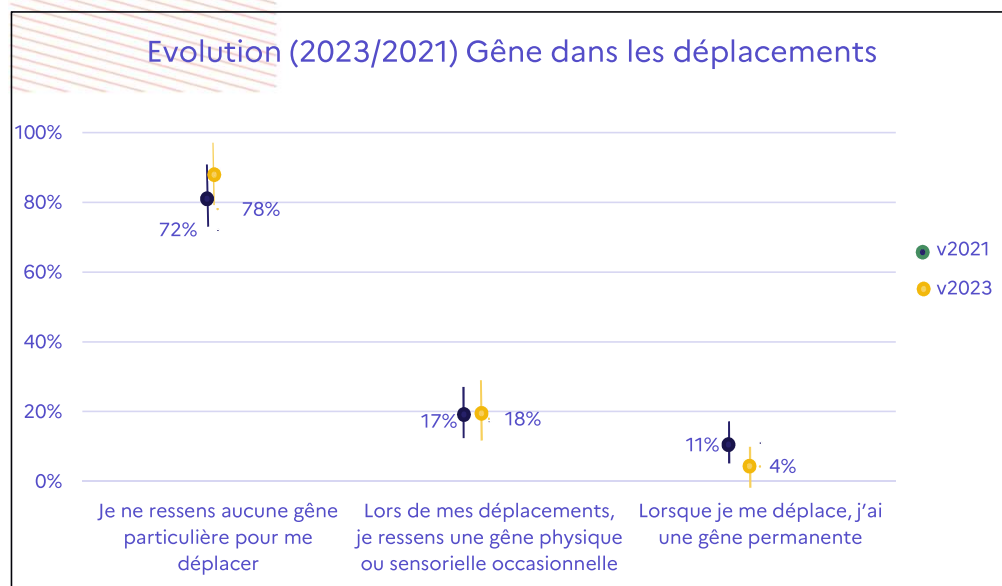
Beaucoup de très petites valeurs
(→ forte imprécision sur les résultats)

QUELQUES RÉSULTATS ISSUS DU PANEL QUANTITATIF



Méthode 1 : suivi d'un échantillon de panélistes sur plusieurs années (2021-2022-2023)

Quelques résultats :



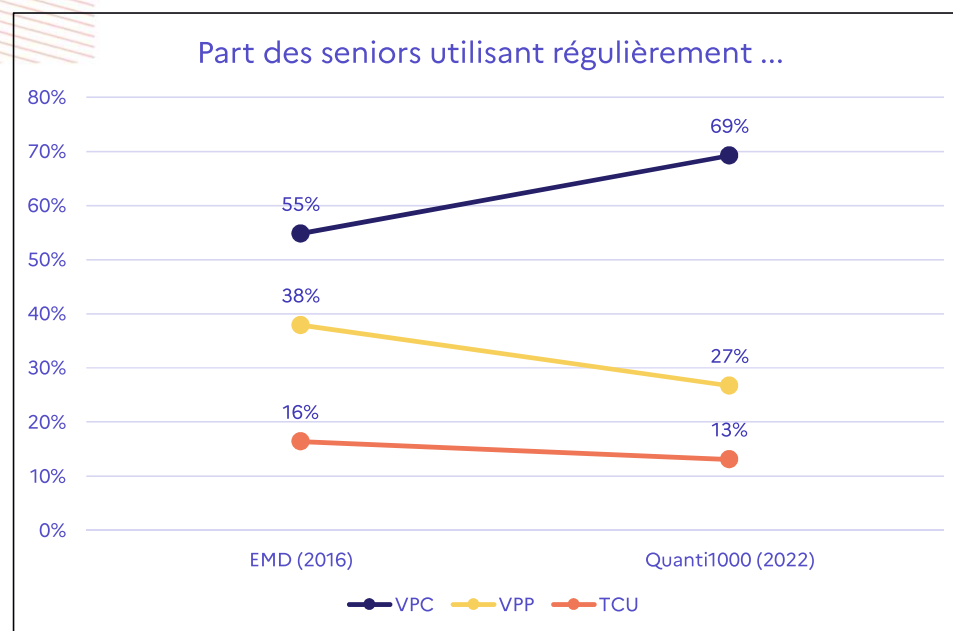
➔ Peu de changements dans les comportements de mobilité des seniors entre 2021 et 2023

SUIVI LONGITUDINAL (APPROCHE QUANTITATIVE)



Méthode 2 : comparaison d'indicateurs communs dans le temps sur deux échantillons différents (EMD 2016 // enquête Quanti 2022 par quota)

REX : plus de profondeur temporelle (mais des méthodes d'enquête différentes)

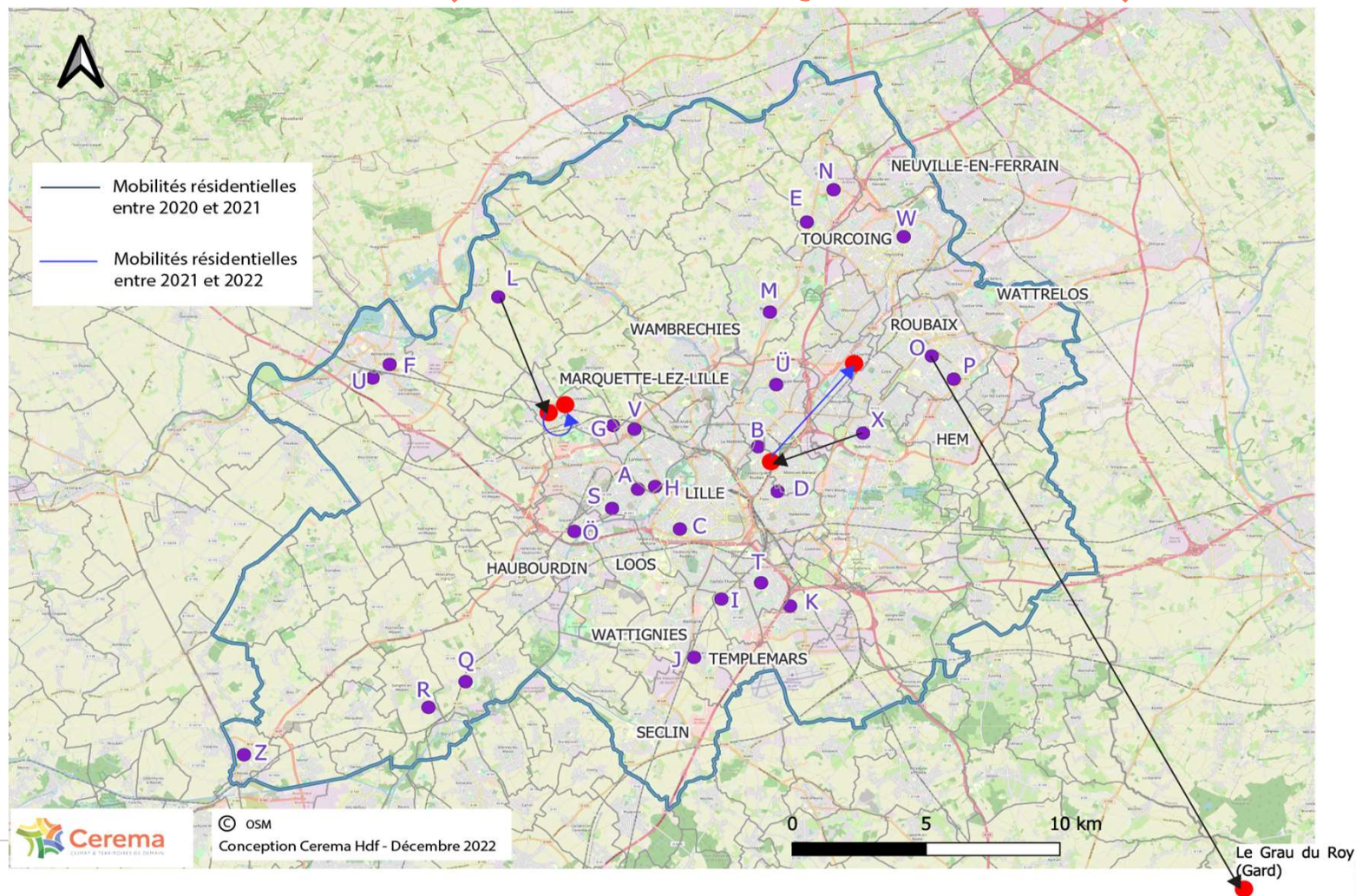


➔ Sur une plus longue période, et avec un choc important (Covid), les changements de comportement de mobilité sont plus visibles

- Usage plus fréquent de la voiture en tant que conducteur
- Au détriment de la voiture passager et des TCU

À confirmer avec la prochaine EMC² (2025-2026)

SUIVI LONGITUDINAL (APPROCHE QUALITATIVE)



SUIVI LONGITUDINAL (APPROCHE QUALITATIVE)

Méthode : entretiens semi-directifs compréhensifs répétés pendant 4 ans (2020-2023)

Avantage : explorer *in situ* les processus d'évolution ou d'entretien des routines de mobilité

Monsieur A (70 ans), Lille

2020 : M. A utilise régulièrement son scooter et fait Lille-Armentières à vélo par beau temps (30 km). Il apprécie conduire aussi.

Moi, j'ai fais des rallyes dans ma jeunesse. J'ai pratiquement fait 1 million de kilomètres en voiture, à raison de 50000 km par an. Et j'ai eu pas mal de véhicules. J'étais VRP.

2021 : M. A délaisse le scooter pour le vélo, par peur de se faire renverser, d'avoir moins de réflexe.

2022 : Il a revendu le scooter, marche davantage, et circule beaucoup moins en voiture comme à vélo.

Je me méfie car avec l'âge on est moins subtil. On maîtrise moins les distances, on tourne moins vite la tête. Je ressens ça depuis 2 ou 3 ans. Je conduis moins vite. Je me méfie de moi-même. (M.A, 74 ans, Lille)

2023 : M. A fait encore moins de kilomètres en voiture comme à vélo.

SUIVI LONGITUDINAL (APPROCHE QUALITATIVE)

M. I (82 ans) et Mme I (80 ans), Fâches-Thumesnil

2020 : M. I est très actif. Il est président d'une association qui gère un ESAT et plusieurs dizaines de salariés. Il utilise sa voiture au quotidien pour se rendre à ses réunions.

On essayera de conduire le plus longtemps possible... parce que ça reste une certaine indépendance (M. I).

2021 : M. et Mme I ne conduisent plus ni l'un ni l'autre. Les enfants ont pris le relais pour les approvisionnements.

Qu'est-ce qui a changé pour vous depuis l'an passé ? On est malade tous les deux. Moi je ne peux même plus prendre les transports en commun parce que j'ai la DMLA [Dégénérescence Maculaire Liée à l'Age], je vois très peu clair. Et mon mari est en hospitalisation à domicile pour une tumeur. Il a arrêté de conduire suite à une chute. Le matin, il était encore allé chercher le pain à la boulangerie avec la voiture ! Puis il a été hospitalisé (Mme I).

SUIVI LONGITUDINAL (APPROCHE QUALITATIVE)

Inconvénient : une introspection qui pousse à des changements de comportement qui n'auraient peut-être pas eu lieu sinon.

Monsieur G (80 ans) et Mme G (84 ans), Lompret.

2020 : Ici, notre seul moyen de locomotion c'est la voiture. Les transports en commun, j'en ai peur. Pour l'insécurité. (M. G).

2021 : Je souffre de DMLA depuis 5 ans. Et vous êtes-vous mise à prendre les transports en commun ? Nooooo. Encore moins qu'avant ! C'est agréable de se laisser conduire. (Mme G)

2022 : Est-ce que vous connaissez le nom de l'arrêt de bus le plus proche de chez vous ? Il n'est pas loin de chez nous mais je ne sais pas comment il s'appelle. Seriez-vous intéressé qu'on vous accompagne dans un réapprentissage des transports en commun ? Non pas du tout... on se débrouille très bien (M. G) Et on espère ne jamais avoir à acheter un ticket de bus un jour ! (Mme G)

2023 : La ville de Lille a rendu le stationnement payant. Est-ce que ça a des conséquences pour vous ? Ah oui, c'est dommage. 10 euros pour aller y passer 5h, rendez vous compte ! (M. G) Alors j'ai dit à mon mari « on va prendre le bus qui s'arrête ici » (Mme G). Oh non, non ! [regard de reproche à son épouse] (M. G). [Sur le ton de la confiance] Non mais le problème c'est... Comment savoir ? Où est-ce qu'on peut se renseigner pour avoir les horaires ? (Mme G) [Tout bas] Vous n'avez pas idée du prix du bus ? Admettons, entre chez nous et le centre ville ? (M. G)

MOBILITES DES SENIORS AVANT, PENDANT ET APRES LA CRISE DU COVID

Face à cette vulnérabilité nouvelle, quelles solidarités amicales et familiales, institutionnelles ? quelles sociabilités privilégiées, sacrifiées ? quel arbitrage entre les destinations ? Quels recours à la technologie ?

2025.11.04

QUAND SE DÉPLACER EST ASSOCIÉ À UN RISQUE VITAL

Être âgé, c'est avoir une épée de Damoclès sur la tête

Vous avez été touché par la maladie ? Moi, non. Mais mon voisin en est mort. (Mme K, 82 ans Lesquin, 2021)

Ce virus, ça a changé quoi pour vous ? Ça a changé que j'ai très peur quand je fais mes commissions. Des déplacements ? Je n'en fais plus qu'un par semaine [pour les courses]. (M. S, 86 ans, Lomme, 2021)

Une forte réduction de mobilité tous modes

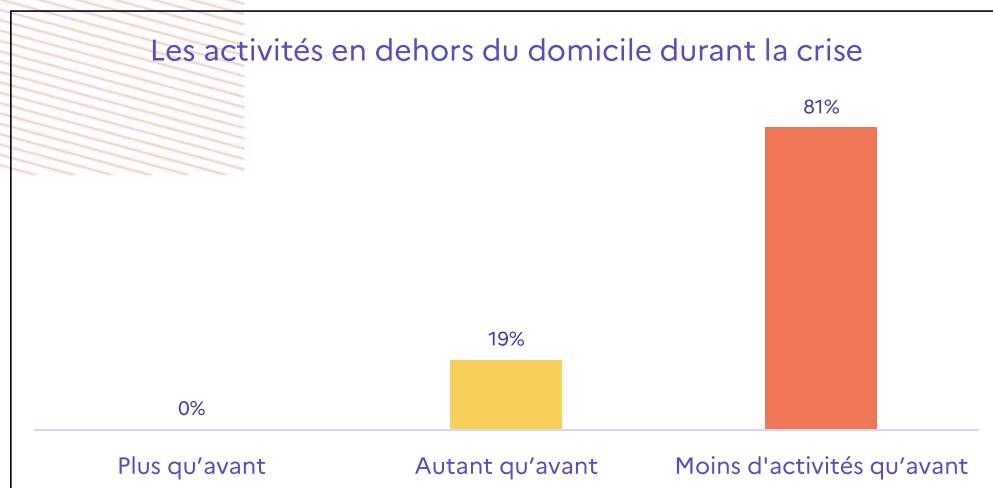
Vous avez fait des réserves ? Rendez-vous compte, on ne va même plus chercher notre pain tous les jours. On congèle. (Mme U, 89 ans, La Chapelle d'Armentières, 2021)

Je n'ai plus de chaussure en bon état. Mais avec ce virus, pour avoir le moins de monde [à croiser dans les magasins], il faut bien calculer son coup. Alors on verra plus tard. (M. Z, 80 ans, La Bassée, 2021)

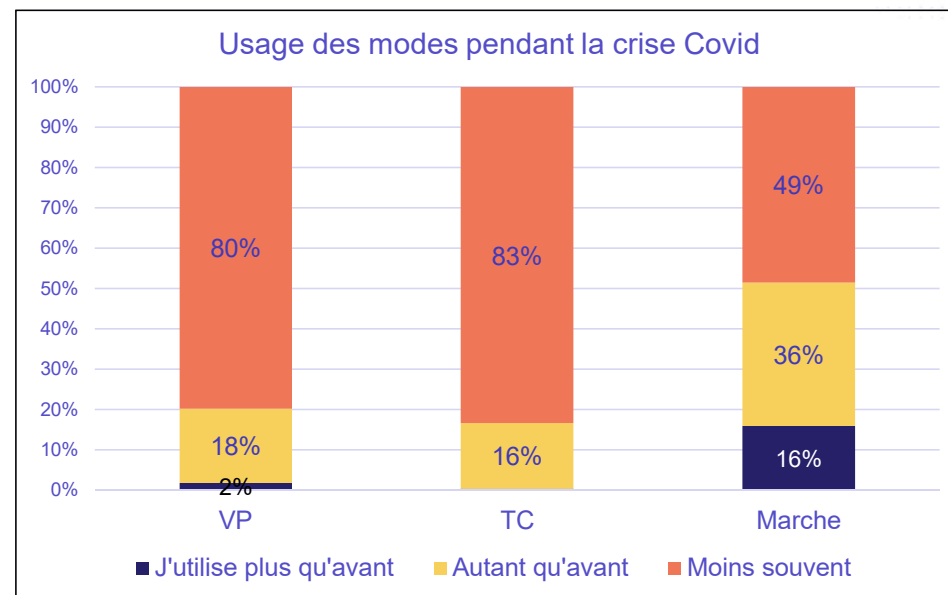


UN CHOC DANS LES PRATIQUES DE MOBILITÉ PENDANT LE COVID

Source : Enquête Quanti 2021 (enquêtes par quota N=1003)



- ➔ 81% des seniors ont déclaré faire moins d'activités en dehors de leur domicile (couvre feu mis en place, déplacements avec attestation)



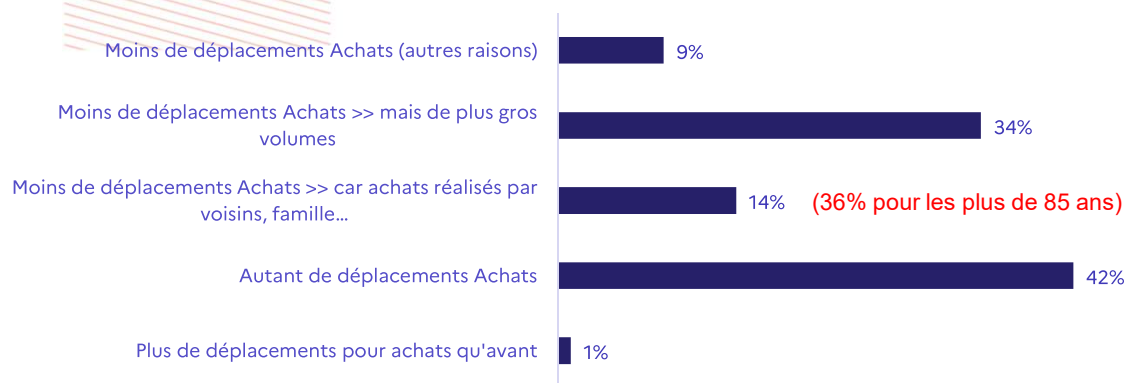
- ➔ La voiture et les transports collectifs bien moins utilisés pendant la crise
- ➔ Seule la marche s'en sort mieux (effet des promenades autorisées autour du domicile)



UN BOULEVERSEMENT DANS LES PRATIQUES D'ACHATS

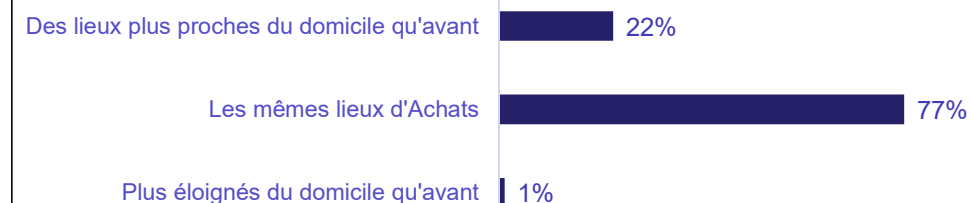
Source : Enquête Quanti 2021 (enquêtes par quota N=1003)

Les déplacements d'Achats durant la crise (par rapport à avant)



→ Globalement, moins de déplacements pour Achats réalisés : soit des plus gros volumes d'achats soit des achats réalisés par des tiers (famille, voisins)

Lieux d'achats durant la crise

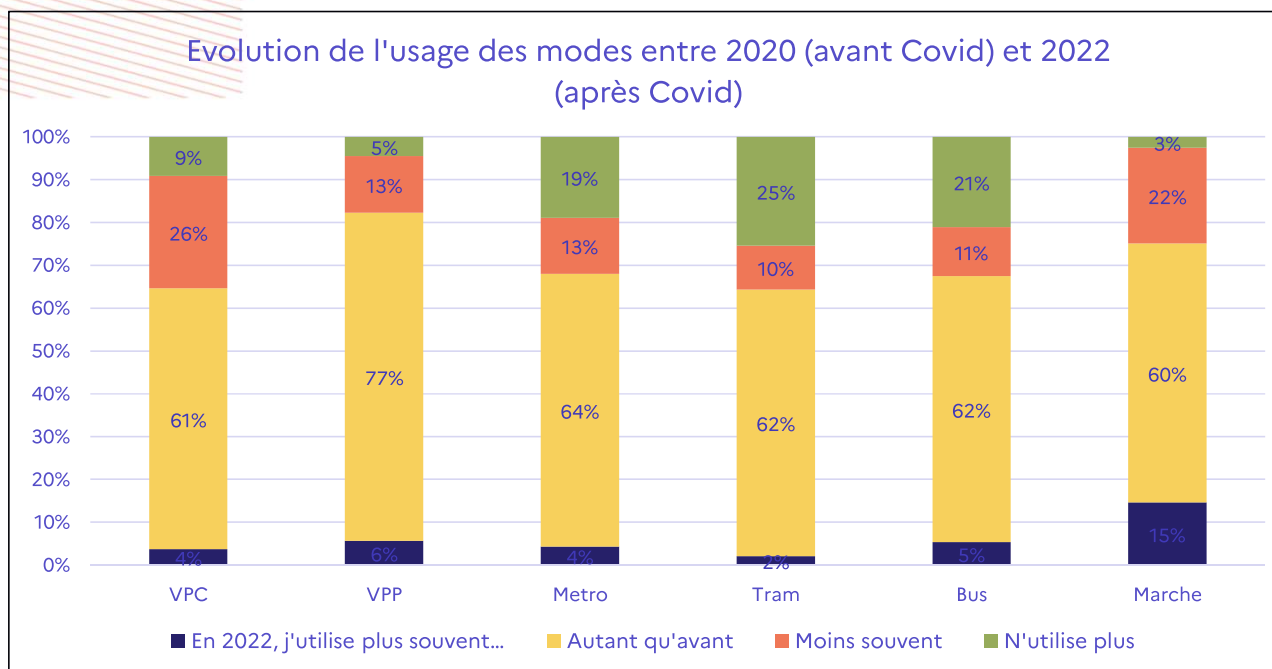


→ Les commerces de proximités en ont profité

A LA SORTIE DU COVID, DES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT PROFONDS DANS L'USAGE DES MODES DE DÉPLACEMENT



Source : Enquête Quanti 2022 (enquêtes par quota N=929)



- ➔ Une baisse notable de l'usage des différents modes (« moins souvent » + « n'utilise plus » entre 18% et 35% des seniors)
- ➔ Ce sont surtout les TC qui perdent le plus d'usagers (entre 19% et 25% n'utilisent plus les TCU)
- ➔ La marche s'en sort mieux (15% des seniors utilisent même plus souvent la marche pour se déplacer)

ACCULÉE À SORTIR : QUAND LES MOBILITÉS VIRTUELLES NE SUFFISENT PLUS...

Vous me dites « j'étais terrorisée par ce virus ; je suis restée plus d'un mois sans sortir du tout ». Et vous me dites aussi « à un moment, il faut bien se décider à sortir ». Est-ce que vous vous souvenez comment vous vous êtes dit qu'il fallait bien y aller ? Mi-avril 2020, j'ai beaucoup fait de vélo d'appartement. Je me suis amusée à faire « Paris-Roubaix » sur mon vélo d'appartement. Alors évidemment, pas comme les coureurs en une journée. Moi je l'ai fait en 12 ou 13 jours. J'ai commencé début avril et j'ai terminé le jour de l'arrivée qui aurait dû être effectivement celle du Paris-Roubaix [s'il avait eu lieu]. Donc moi, j'avais découpé ça en étape et tous les soirs, sur Facebook, je faisais mon résumé d'étape. Ça me prenait un temps fou parce que je cherchais des photos sur Internet des villages où j'étais censée passer. Donc il y avait le côté... sportif, sur mon vélo d'appartement, mais il y avait aussi cette recherche d'informations, d'évasion vers des endroits où je ne suis même jamais allée de ma vie. Ensuite je faisais des commentaires réalistes, comme si j'étais vraiment passée là. Je me suis amusée comme une folle. Une bonne partie de mes amies Facebook ont vraiment adhéré au truc. Et puis le 12 avril... j'étais arrivée à Roubaix. Et tout d'un coup, je me suis sentie complètement perdue. Je me suis dit « et là ? Je vais faire quoi maintenant ? ». Et c'est un peu à ce moment-là que je me suis dit : « Tu vas bien devoir ressortir. En respectant bien les mesures barrières ». (Mme O, 66 ans, Roubaix, 2021)

PERMANENCES ET CHANGEMENTS DANS L'USAGE DES MODES

Voiture : le sacrifice des déplacements de loisirs

On est moins allé en Dordogne où nous avons une résidence secondaire. (M. E, 69 ans, Roncq, 2021)

En moyenne, on fait 12 000 km/an. Si vous retirez 4000 km pour les vacances, ça ne fait plus que 8000 km/an. (M. Z, 80 ans, La Bassée, 2021)

Les TCU : la désertion, au profit de la voiture quand c'était possible...

Les déplacements se limitent au strict nécessaire et se font forcément en voiture, surtout pas en transports en commun. (M. E, 69 ans, Roncq, 2021)

... au profit de la marche sinon

Comme on sort sans aller très loin... du coup, on marche. (Mme P, 69 ans, Roubaix, 2021)

DES MOBILITÉS DÉSYNCHRONISÉS ? RESYNCHRONISÉES ?

Désynchronisations nouvelles

On s'est totalement adapté. En se disant par exemple, sur telle plage horaire, on risque d'avoir un peu moins de monde. Donc on y va. On sera moins exposés au virus. (M. E, 69 ans, Roncq, 2021)

On va sur un marché de cultivateurs. On y va vers 15h pour qu'il y ait le moins de monde possible. (M. G, 81 ans, Lompret, 2021)

Quand vous faisiez vos courses avec votre fille, vous choisissiez vos horaires ? Oui. On choisissait les heures creuses. Pour avoir le moins de monde possible à croiser. Mais comme tout le monde faisait comme nous, on était très nombreux quelques fois. C'était la guerre dans les rayons... (Mme U, 89 ans, La Chapelle d'Armentières, 2021)

Synchronisations et rigidités nouvelles

Le couvre feu à 18h, ça change quoi pour vous ? La dernière fois qu'on a voulu aller à Lille. Le temps de se garer vers l'institut Pasteur, puis d'aller à la FNAC et au Printemps... il était déjà 17h. Que voulez-vous ? Même pas le temps de boire quelque chose... il nous fallait repartir. (Mme N, 73 ans, Roncq, 2021)

Je le vois bien, dans notre rue, il y a encore des voitures qui se baladent après 18h. Mais rien n'est fait par la police. Personne ne fait de contrôle ! Ca bouge encore entre 18h et 20h. (Mme U, 89 ans, La Chapelle d'Armentières, 2021)

MOBILITÉS MEDIATISEES : ENTRE RÉTICENCES ET ENTHOUSIASME

Un simple « click » supplémentaire pour les personnes qui avaient déjà essayé de se faire livrer avant la crise

Au premier confinement, j'ai élargi au maximum mes commandes par Internet. J'étais déjà abonnée à Auchan Direct pour l'eau, le lait... les choses encombrantes. Mais là, au mois de mars, j'ai fait un gros gros plein avec tout ce dont on a besoin dans une maison. (Mme O, 66 ans, Roubaix, 2021)

Une montagne pour celles qui ne sont pas familières des outils numériques

Moi, Internet, je ne m'y suis pas mise et je n'ai pas envie de m'y mettre. (Mme R, 78 ans, Sainghin-en-Weppes, 2021)

La commande par téléphone : la solution intermédiaire appropriée pour les seniors

Ce qui a beaucoup changé, c'est que j'achète par téléphone et on me livre. J'aime pas commander par Internet. Mais là, par téléphone, j'avais une dame dédiée qui m'expliquait ce qu'ils avaient. Je préférais. (Mme C, 71 ans, Lille, 2021)

Une fracture apparaît entre les seniors qui acceptent de s'emparer des formes d'intermédiation émergentes (préparation de commande, stockage, livraison en point relais...)

Avant le Corona, je connaissais déjà Internet mais je ne connaissais pas le Drive. (M. G, 81 ans, Lompref, 2021)

... Et ceux qui refusent les mobilités intermédiées

Le click and collect là... non. Quand vous achetez un vêtement, il faut l'essayer tout de même ! Une paire de chaussure, c'est pareil. (Mme N, 73 ans, Roncq, 2021)

LE COVID : ACTIVATEUR DE SOLIDARITÉS

Familiales

Ma fille a fait les courses. Je l'appelais pour lui dire ce dont j'avais besoin et elle déposait les courses devant la porte. (Mme Z, 80 ans, La Bassée, 2021)

Vos enfants viennent vous rendre visite tous les jours ? Tous les jours, non, mais ma fille est venue lundi, elle est revenue hier (jeudi) et aujourd'hui (vendredi) parce qu'elle travaille jusqu'à 15h. Elle se repose un peu et puis elle vient un petit peu chez moi (Mme Q, 78 ans, Wavrin, 2021).

Amicales et de voisinage

Des voisins se sont inquiétés pour nous parce qu'on est le couple le plus âgé du quartier. (M. G, 81 ans, Lompret, 2021)

C'est une voisine du 13ème [étage], qui est au conseil syndical avec moi qui m'a rendue des services. Quand j'avais juste besoin de pain et de quelques fruits entre deux courses. (Mme O, 66 ans, Roubaix, 2021)

Institutionnelles

Avez-vous reçu un appel du CCAS ou de la mairie ? La personne demandait si on voulait de l'aide pour faire les courses. Ils nous ont beaucoup aidé à ce moment-là. Ils prenaient des nouvelles. Toutes les semaines, la dame téléphonait... « comment ça va ? »... Parce que c'est inquiétant. (Mme Z, 80 ans, La Bassée, 2021)

Vous avez reçu un appel de la mairie ou du centre social pour prendre de vos nouvelles ? Non, du tout. Et ça vous aurait fait plaisir ? Eh bien... Oui, ça m'aurait fait plaisir. Mais personne ne m'a appelé. (Mme V, 81 ans, Lambersart, 2021)

LA PANDÉMIE : UN ACCÉLÉRATEUR DE CHANGEMENTS LATENTS LIÉS À L'ÂGE

Un amenuisement de l'espace d'action et un penchant pour l'immobilité

Est-ce que certains jours, vous ne vous êtes pas du tout déplacé ? Oui. C'est quelque chose que vous faisiez déjà avant ou c'est depuis le virus ? Non c'est des choses que je ne faisais pas avant. (M. A, 71 ans, Lille, 2021)

L'an passé, vous me disiez prendre les transports en commun parfois pour aller à Lille, c'est toujours le cas ? Nooon ! En 2020 je n'ai bougé qu'à pied [autour de chez moi]. (Mme W, 71 ans, Tourcoing, 2021)

Une crispation normative

L'autre jour, je sors de la pharmacie... deux personnes sans masque sur le trottoir ! Ma fille m'a dit « tu n'as rien à dire, ce n'est pas obligatoire ». Dans la rue, ce n'est pas obligé. Alors je n'ai rien dit. (Mme U, 89 ans, La Chapelle d'Armentières, 2021)

En étant retraitée, je trouve qu'il faudrait vraiment le faire exprès de ne pas être rentré à 18h ! (Mme W, 71 ans, Tourcoing, 2021)

Une accélération des processus de déprise

[Avec le Covid] c'est plus facile d'être paresseux qu'avant. (Mme C, 71 ans, Lille, 2021)

On avait dit qu'on se mettrait dans une association, mais avec le COVID on n'a pas fait de démarche. Ça fait quand même un an que ça dure... (Mme P, 69 ans, Roubaix, 2021)

MOBILITES QUOTIDIENNES ET SECURITE ROUTIERE DES PERSONNES VIEILLISSANTES

Accidentalité, conditionnalité du permis,
inégalités liées à l'âge, les seniors face à
l'automatisation des véhicules
contemporains...

2025.11.04

ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE

Nombre de tués lors d'accidents de la route, par classes d'âge

	Tués à 30 jours										Total
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans ou +	
2010	111	180	831	704	545	505	351	264	366	135	3 992
2017	93	112	562	571	437	422	382	342	343	184	3 448
2018	76	116	503	511	410	399	391	332	301	209	3 248
2019	61	92	549	516	383	382	412	317	317	215	3 244
2020	62	89	449	399	280	324	295	291	229	123	2 541
2021	85	101	505	398	366	353	366	321	274	175	2 944
2022	59	98	549	463	423	406	387	386	316	180	3 267
2023	49	116	497	465	365	393	395	370	338	179	3 167
2024p	47	92	531	443	401	392	393	364	340	187	3 190
Ecart 2024-2023	-2	-24	+34	-22	+36	-1	-2	-6	+2	+8	+23
Evolution 2024-2023	-4%	-21%	+7%	-5%	+10%	-0%	-1%	-2%	+1%	+4%	+1%
Ecart 2024-2019	-14	+0	-18	-73	+18	+10	-19	+47	+23	-28	-54
Evolution 2024-2019	-23%	+0%	-3%	-14%	+5%	+3%	-5%	+15%	+7%	-13%	-2%
Evolution 2024-2010	-58%	-49%	-36%	-37%	-26%	-22%	+12%	+38%	-7%	+39%	-20%

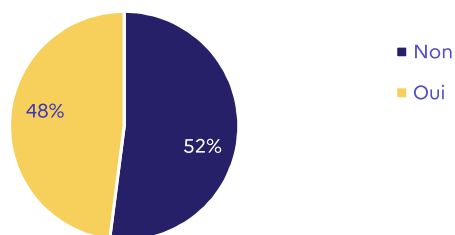
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023, données provisoires 2024.

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine



VERS UNE CONDITIONNALITÉ DU PERMIS DE CONDUIRE ?

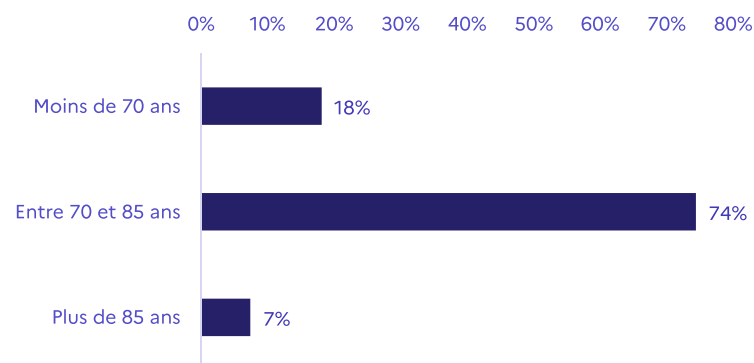
Etes-vous favorable à un renouvellement du permis de conduire à partir de certain âge ?



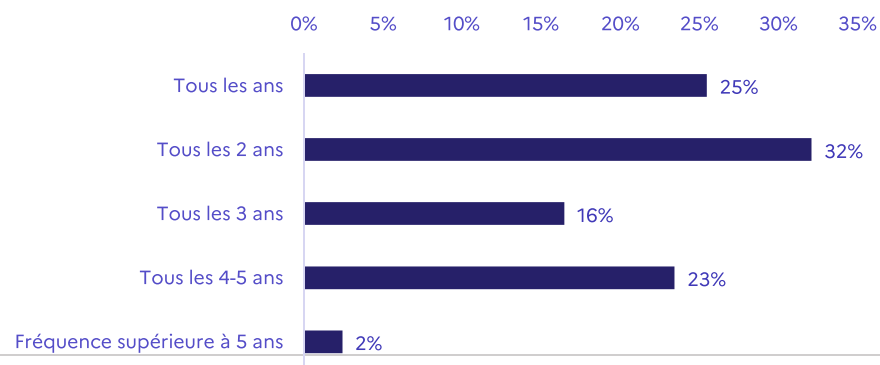
Pas de profil particulier des seniors souhaitant le renouvellement ou pas

74% des seniors favorable pour un renouvellement entre 70 et 85 ans avec un tiers des seniors favorables à une renouvellement tous les 2 ans

A partir de quel âge ?



Fréquence de renouvellement



QUAND L'ACCIDENT TÉMOIGNE D'INÉGALITÉS LIÉES À L'ÂGE

L'avancée en âge accroît les inégalités d'appréciation des vitesses

Cet accident est arrivé quand ? L'année dernière, au mois de janvier. (Mme T)

- À 100 mètres. Derrière là... je traverse le passage piéton, je regarde il n'y a rien. Et puis ce gars qui arrive [en voiture] et qui me fout en l'air (M. T).
- Il n'allait pas très vite en plus. Mais bon il [son mari] s'est retrouvé sur le capot... (Mme T, 86 ans)
- Pas trop vite, pas trop vite... on ne sait pas (M. T, 89 ans, Ronchin, 2020).

L'avancée en âge accroît les inégalités de vigilance

Depuis l'an passé, vous n'avez pas eu d'accident ? Bon... on a eu un petit accident l'année dernière. Des dégâts matériels. On n'a pas vu un stop. Vous dites « on ». C'était vous ou votre mari qui conduisait ? Mon mari. On était presque arrivé à Bourges. Ma petite-fille nous appelait pour savoir quand on arrivait. Moi, j'étais penchée à l'avant pour chercher le téléphone dans mon sac. Et il n'a pas vu le stop. Et moi je ne regardais pas... je n'ai pas pu lui crier « attention ! ». Ça nous a quand même perturbé. (Mme Ö, Sequedin, 75 ans, 2023)

LES INÉGALITÉS QU'ENGENDRENT L'IRRUPTION DE VÉHICULES SILENCIEUX

Le véhicule électrique : une irruption silencieuse qui produit un effet de surprise

Même sur les trottoirs, on est de moins en moins en sécurité. Avec toutes les trottinettes électriques par exemple... (M. A, Lille, 70 ans, 2020)

Les vélos et voitures électriques qu'on n'entend pas arriver, c'est un danger. On ne les entend pas arriver de derrière nous. (Mme N, Roncq, 72 ans, 2020)

L'autre jour, le feu passe au vert donc moi tranquillement, je démarre. Mais quand je commence à m'aventurer, un vélo a grillé le feu et il est passé. J'ai cru qu'il allait monter sur mon capot. Lui, ça ne l'a pas choqué, il a continué son chemin. Moi ça ma tétanisé. Je suis restée là [sidérée], au milieu de la route, j'essayais d'appuyer sur la pédale... je ne trouvais plus ma vitesse ! (Mme B, Lille, 71 ans, 2020)

La crainte de ne pas être vu / considéré

Même en marchant, il va falloir faire attention. Sur les trottoirs, personne ne vous voit. Il faut presque avancer la main [pour se faire remarquer]. Bon j'exagère mais c'est ça. Plus personne qui regarde... ah si son téléphone ! (M. A, Lille, 70 ans, 2020)

On a des difficultés pour rouler quand il y a beaucoup de monde sur la route... avec des gens qui slaloment de droite à gauche (M. Ö, Sequedin, 72 ans, 2020).

QUAND L'ÉVOLUTION DES RÈGLES PRODUIT DES INÉGALITÉS

Des changements localisés

J'ai eu un PV par ce que je roulais à 80 au lieu de 70, quelque chose d'assez dérisoire mais bon... En allant à Villeneuve d'Ascq chez une amie. C'était sur le périphérique ? Oui c'est ça. (Mme C, Lille, 73 ans, 2023)

Des changements du code de la route

J'ai eu un accident à Englos. Je ne gère pas bien les ronds points. Si je fais tout le tour, je reste sur l'extérieur. Je ne suis pas à jour [du code]. Il n'y a pas très longtemps que mon fils m'a expliqué le truc sur les sens giratoires. Franchement, quand j'ai passé mon permis il y avait encore les diplotocus. (M. L, Frelinghien, 75 ans, 2023)

Je suis certain que si je devais repasser le code, je serais en dessous des 35/40. Moi, si on me présentait les nouveaux panneaux, je ne saurais pas forcément ce que ça veut dire. (M. E, Roncq, 71 ans, 2023)

Un besoin de formation

Moi-même au volant je vois un panneau, je ne sais pas ce qu'il veut dire et quand j'arrive je regarde sur internet et je dis « ah tiens ». Je suis très curieuse, je m'intéresse à plein de choses. (Mme B, Lille, 74 ans, 2023)

Un besoin de confirmation / validation

[Sur le périphérique]... il fallait rouler 20km/h de moins [pour cause de pollution]. Déjà que je n'allais pas très vite, alors là je n'avançais vraiment pas. Je me suis fait klaxonnée et j'ai eu des appels de phares par des camions. (Mme C, Lille, 73 ans, 2023)

SÉCURITÉ ROUTIÈRE – DES PRATIQUES COMPENSATOIRES

*Là j'ai envie de reprendre quelques leçons parce qu'il arriverait quelque chose à mon époux... Conduire, c'est son seul plaisir. Mais je ne suis pas trop rassurée. **Il conduit seul ou vous préférez monter avec lui ?** Avec lui. Parce que moi je lui 'dis' le code de la route, hein, [elle lui lit les panneaux], il m'a fait peur il y a un mois au rond-point. (Mme U, La Chapelle d'Armentières, 88 ans, 2020)*

Mon conjoint, fin 2013, a été mis sous oxygène. Il se déplaçait avec ses bouteilles. Il conduisait et moi je tenais sa petite bouteille d'oxygène entre les jambes pour ne pas qu'elle bouge. Il y avait les tuyaux entre nous. Mais moi je n'étais pas à l'aise en voiture, si jamais il faisait un malaise, moi ne sachant pas conduire... qu'est ce que je pouvais faire, à part tirer le frein à main ? C'était dangereux. (Mme O, Roubaix, 65 ans, 2020)

*Pour faire les courses, j'essaie d'y être avant 9h. Tout dépend si c'est les vacances scolaires ou pas. **Pourquoi ?** Parce que au bout de la rue il y a une école donc à 8h30 il y a encore des gosses sur le trottoir. Vous voulez dire que c'est dangereux de conduire quand il y a des gosses sur le trottoir ? Oui. (M. S, Lomme, 86 ans, 2020)*

SÉCURITÉ ROUTIÈRE : L'INÉGALITÉ SE CREUSE ENTRE LES SENIORS EUX-MÊMES

Une incapacité à anticiper la démobilité liée à l'âge

Qu'est-ce qu'il faudrait faire [pour vivre sans voiture] ? Compter sur les autres ? Bah non ! On ne peut pas... faut se débrouiller par soi-même. (M. N, Roncq, 72 ans, 2020)

*Je me suis dit : « Si jamais je cause un accident, j'arrête ! ». **Donc vous êtes prête à attendre l'accident ?** Oui... enfin, même un accrochage hein... même un petit truc... j'arrêterai. Mais que voulez-vous... je n'ai pas vraiment le choix. La résidence où je vais déménager est beaucoup trop éloignée des transports en commun. (Mme X, Villeneuve d'Ascq, 87 ans, 2020)*

*Mon épouse a beaucoup moins conduit cette année parce qu'elle a une DMLA qui risque de s'aggraver. **La dernière fois qu'elle a conduit c'était quand ?** Oh bah hier. Elle conduit toujours sa Twingo. (M. G, 82 ans, 2022)*

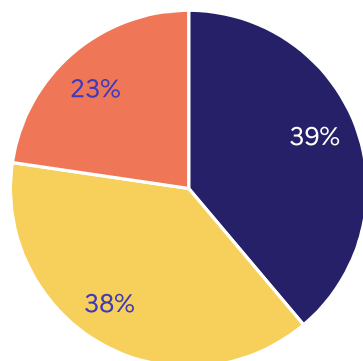
Une capacité à anticiper les mobilités sans voiture de demain

*On a déménagé. On a vendu la maison pour cet appartement qui était en construction. On se déplace beaucoup plus à pied [depuis qu'on vit à Pérenchies]. **Vous allez conserver les deux voitures ?** On se posera la question sérieusement dans deux ans [de vivre sans voiture]. En attendant, on va essayer de voir si on peut s'en passer d'une. On a des copains qui viennent de le faire. (M. L, Frelinghien, 74 ans, 2022)*

LA TECHNOLOGIE : QUELLES UTILISATIONS ?

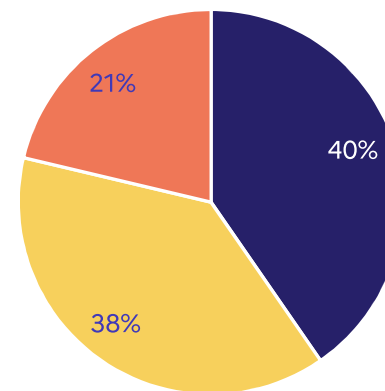


Utilisation d'internet pour la planification des déplacements



■ non ■ oui, de temps en temps ■ oui, régulièrement

Utilisation du GPS pour les déplacements



■ non ■ oui, de temps en temps ■ oui, régulièrement

Un a priori inexact

- 60% des seniors utilisent internet pour planifier leur déplacement
- 60% utilise un GPS pour se déplacer mais uniquement 20% de façon régulière
- Un GPS utilisé pour les trajets inhabituels
- GPS = distraction au volant ?

S'ORIENTER : AVEC OU SANS OUTILS NUMÉRIQUES ?

Le GPS : un objet du quotidien désormais

On a commencé par Coyotte pour [signaler] les radars. On utilise également Waze pour les bouchons. Pour trouver une adresse, on utilise plutôt le GPS de la voiture. (M. E, 68 ans, Roncq, 2020)

Les GPS pour leurs mises à jour, les cartes pour la vision d'ensemble

J'ai le GPS mais je prends les cartes avec. Parce qu'avec le GPS vous ne voyez que cette partie-là [petit cercle avec les mains]. Alors qu'avec une carte vous voyez tout le quartier [grand cercle avec les bras]. (M. Z, 79 ans, La Bassée, 2020).

Désynchronisation

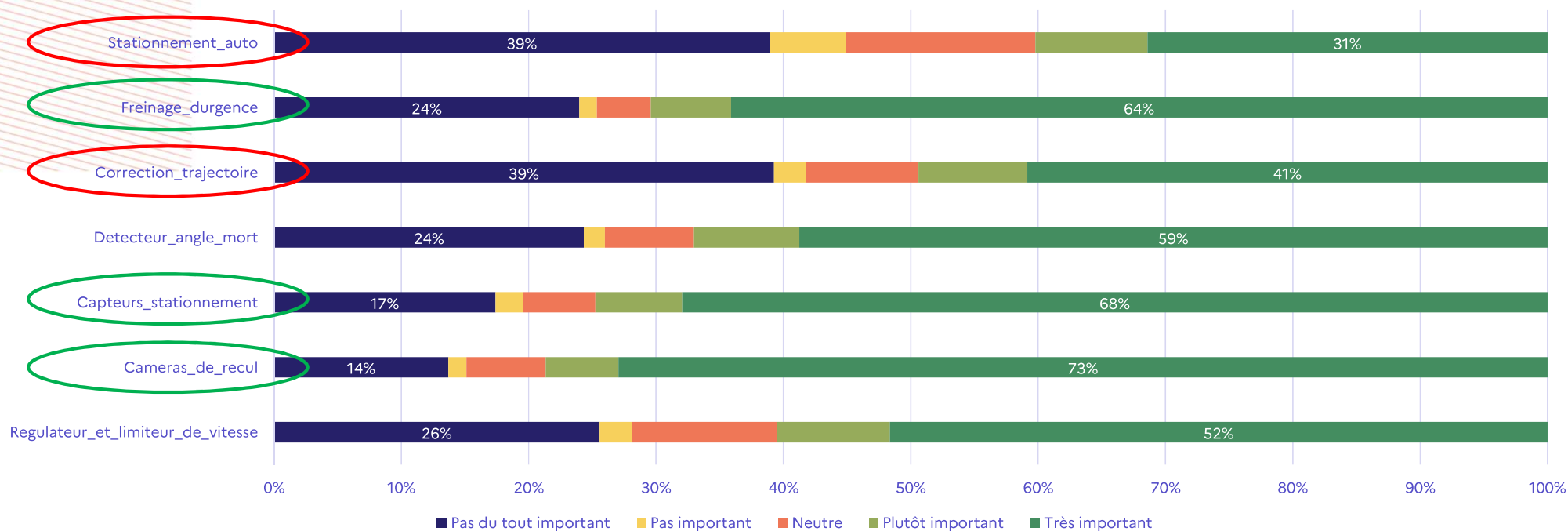
Je regarde d'abord sur Google Maps et je me dis : « bon alors il faudra que je passe par là, là-bas », et puis voilà. Je ne fais pas d'impression ou quoi que ce soit. Je ne prends pas de note, non, non, c'est dans la tête. (Mme B, 71 ans, Lille, 2020)

MAIS :

*Si les aînés sont souvent circonspects face à la technologie, **les dire technophobes serait réducteur.***

QUELLE IMPORTANCE ACCORDÉE AUX ADAS ?

Importance des équipements des voitures

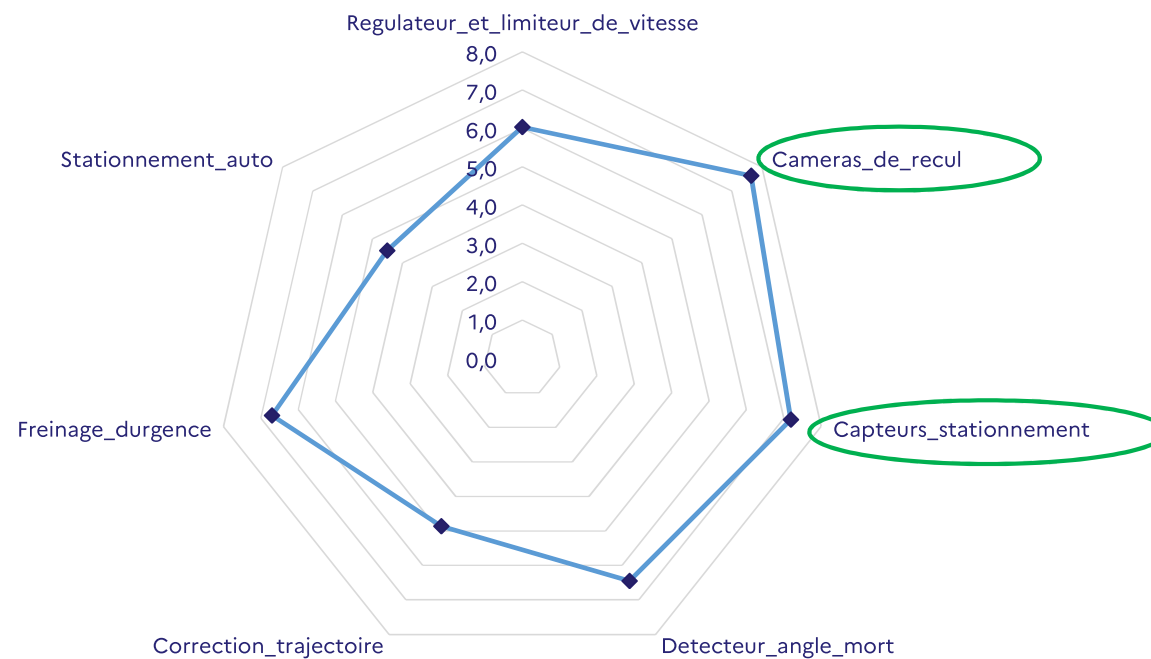


Advanced Driver Assistance System (ADAS)

➡ Préférence pour les équipements d'aide au stationnement plutôt qu'une aide à la conduite

QUELLE IMPORTANCE ACCORDÉE AUX ADAS ?

Note moyenne obtenue par les possesseurs de ces équipements



LA CORRECTION DE TRAJECTOIRE ANTI-ASSOUPISSEMENT

L'exemple le plus frappant d'ADAS pensé pour les seniors mais sans les seniors

Saviez-vous que certaines voitures rectifient la trajectoire sur l'autoroute en cas d'endormissement ?
Non. Oh la la !!! Eh bien... j'espère que ça rectifie bien. Nous, on n'a pas ça sur notre voiture. (Mme N, 74 ans, Roubaix, 2022)

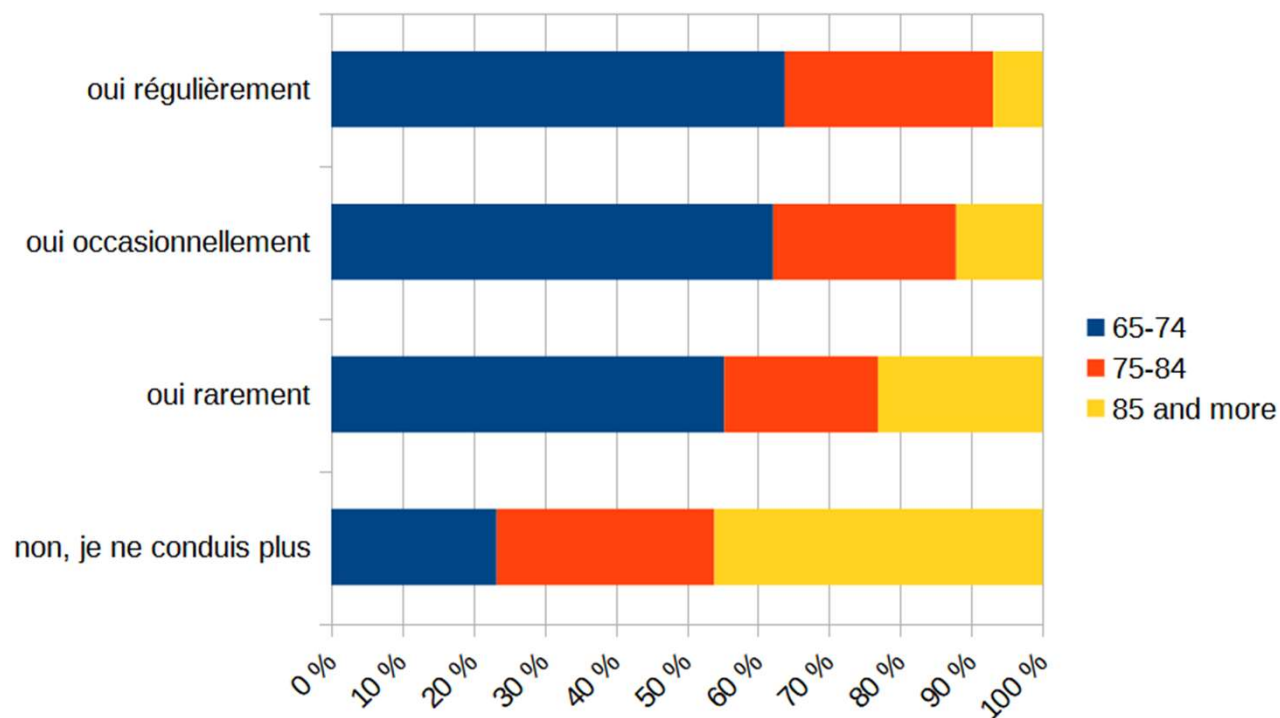
Ma fille a une voiture moderne. Quand elle ne met pas son clignotant, par exemple, elle a des problèmes pour tourner, il y a une résistance. Donc, pour moi, c'est un peu un danger quand même (M. M, 86 ans, Bondues, 2022)

Moi je débranche. Parce que vous êtes sans arrêt en train de bouger, voilà, il suffit d'un coup de vent donc c'est très désagréable en conduite, j'ai l'impression de ne rien maîtriser. (M. A, 72 ans, Lille, 2022)

Je déteste qu'on me dise ce que je dois faire. Une voiture qui me remet dans ma trajectoire d'elle-même, ça m'insupporte. (M. L, 74 ans, Frelinghien, 2022)

SÉCURITÉ ROUTIÈRE : CONCLUSION

La démotorisation liée à l'âge continue de se produire :
Je conduis...





Le défi de traduire l'étude en politiques publiques

Le PDM 2035

La mobilité comme réponse aux
enjeux du vieillissement

La stratégie métropolitaine en
faveur de la marche

PLAN DE MOBILITÉ 2035: DES ENJEUX POUR TOUS LES HABITANTS, QUEL QUE SOIT LEUR ÂGE

Le PDM a été adopté par le Conseil Métropolitain en octobre 2023

Organiser une mobilité pour tous
qui allie qualité du cadre de vie et développement du territoire

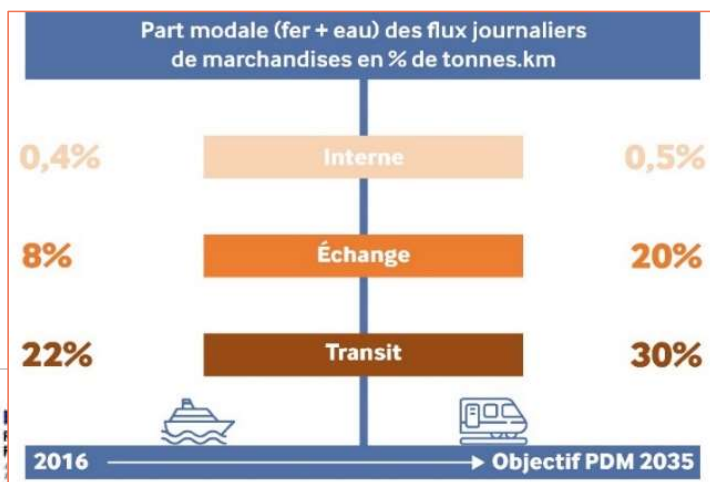
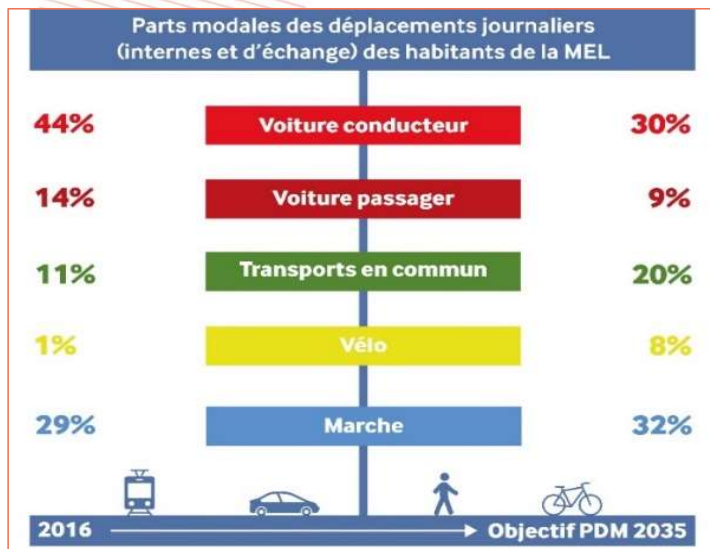
Préserver l'environnement, en favorisant les modes de déplacements moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre

Le Plan De Mobilité – horizon 2035 entend répondre à 4 enjeux majeurs de mobilité

Développer une mobilité qui contribue au dynamisme économique, au maintien et à la création d'emplois, et au rayonnement métropolitain

Proposer une mobilité pour tous, moyennant un prix abordable, tant pour les usagers que pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité.

PDM 2035 : CONTEXTE LOCAL ET ENJEUX FORTS IDENTIFIÉS



Le Plan de Mobilité propose la mise en œuvre de scénarios très ambitieux pour atteindre des gains de près de -40% (par rapport à 2016) d'émissions de Gaz à Effet de Serre liées aux déplacements, au regard de la Stratégie Nationale Bas carbone (SNBC) et des réglementations nationales, et en compatibilité avec le SRADDET, le PCAET et le SCOT :

⇒ Accompagner la transition énergétique et baisser les émissions de GES et l'ensemble des nuisances environnementales liées aux déplacements de personnes et de biens.

⇒ Augmenter de façon très significative l'usage des modes actifs (marche, vélo) et des transport en commun, et baisser les usages de la voiture utilisée « en solo »

⇒ Concernant les déplacements des biens, favoriser un report vers le fluvial, le ferroviaire, et des solutions innovantes de logistique urbaine

PRESENTATION DU PDM 2035 / UN PLAN D'ACTION PORTANT SUR DES SOLUTIONS DE MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES BIENS

3 grands axes d'action

Infrastructurel

Serviciel

Comportemental

Moderniser et optimiser l'existant, compléter le réseau de transports en matière d'infrastructures, et développer de nouvelles offres (modes actifs et collectifs)

Améliorer et développer l'offre de services et sa qualité, en faciliter l'accès et les fiabiliser (Mobility as a Service, tarifications, etc.)

Encourager et favoriser les changements de comportements de mobilité (pratique accrue de la marche et du vélo, utilisation des TC, du covoiturage, évitement de l'usage « voiture en solo », etc.

PRESENTATION DU PDM / ORIENTATIONS ET ACTIONS DU PDM

Un axe transversal d'orientations stratégiques

Satisfaire les besoins de mobilité des usagers et répondre aux enjeux de développement du territoire en créant les conditions de pratiques de mobilités durables

52 actions présentées en 5 chapitres

Changer les comportements de mobilité pour agir plus vite et plus fort en faveur de l'environnement

Vers un système de transports collectifs encore plus performant et capacitaire

La rue pour tous, support de tous les usages et de toutes les fonctions de déplacement

Agir en faveur du transport de marchandises et de la logistique urbaine

Mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions du PDM

Des actions pour les habitants de la MEL dont plusieurs actions ciblées « seniors »

- Action 1 : pour des mobilités bénéfiques pour la santé
- Action 32: pratiquer le territoire pour bien grandir, bien vivre, **bien vieillir**
- + Action 51 : connaître les pratiques de mobilité

PDM 2035 : COMPOSITION DU PLAN DE MOBILITÉ

Un projet de Plan de mobilité constitué de 5 volets

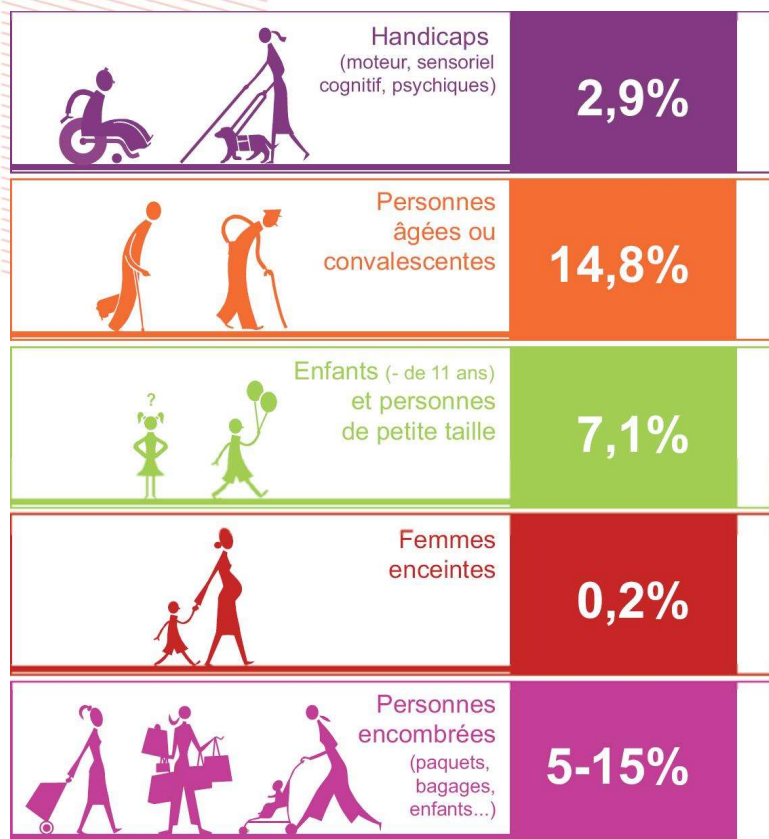


LA COMMISSION INTERCOMMUNALE POUR L'ACCESSIBILITÉ (CIA)

- **Depuis quand?**
 - Créée en 2009 à la MEL (cf Loi de 2005 – pour les collectivités de plus de 5000 habitants)
- **Ses missions:**
 - Dresser le constat de l'état de l'accessibilité du cadre bâti, de la voirie, des espaces publics et des transports
 - **Faire toutes les propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant**
 - Organiser un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées
 - Tenir à jour, par voie électronique, la liste des établissements recevant du public, situés sur le territoire communal et qui ont élaboré un agenda d'accessibilité programmée, ainsi que la liste des établissements accessibles aux personnes handicapées
 - **Établir un rapport annuel**
- **Son rôle:**
 - **Concertation et rendre des avis** sur les projets menés par la MEL dans le cadre de ses compétences



SENIORS ET PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE



= 30 à 40% de la population

Dès la création de la CIA, le public
Séniors est un public à mobilité réduite
(fatigabilité, vue , audition,
accessibilité numérique,...)

C.I.A
Présidée par M. LEPRETRE

4 COLLEGES

ELUS
et partenaires
institutionnels

ASSOCIATIONS
du monde du handicap

ASSOCIATIONS
d'usagers et usagers dont seniors

Experts

LM'ACT : LILLE MÉTROPOLE ACCESSIBLE À TOUS, LE GUIDE DE L'ACTION MÉTROPOLITAINE

- Adopté par le Conseil Métropolitain le 13 décembre 2013, le LM'ACT a pour ambition de préciser les perspectives, en matière de politique d'accessibilité, de la Métropole Européenne de Lille.
- Il s'articule autour de trois axes de travail :
 - Axe 1** : Valoriser la **conception universelle** dans les projets du territoire,
 - Axe 2** : Faciliter la mobilité et la **continuité** du cheminement,
 - Axe 3** : Changer les regards et agir en faveur de l'**inclusion**.
- La mise en œuvre du plan LM-Act s'opère autour de déclinaisons opérationnelles partagées par l'ensemble des acteurs impliqués.

DES SERVICES DE TRANSPORTS COLLECTIFS POUR FAVORISER L'ACCESSIBILITÉ

Formation des conducteurs :
accompagnement des personnes entrant
dans le bus, conduite souple

Tarifification très abordable pour les séniors

Pour les personnes avec reconnaissance
MDPH :

- ✓ Service handipole
- ✓ Service handiguide depuis septembre 2025 (accompagnement personnalisé) possible sur 10 trajets /an

Titres unitaires

TRAJET X10 65 ANS ET PLUS

12,75€

M 7 8 10 11 12

Reservé habitants MEL

- Valable dans la MEL sur les réseaux Ilevia, Arc en Ciel et TER
- Titres valables 1h entre la 1ère et la dernière validation

Découvrir

abonnements

ABONNEMENT PERMANENT 65 ANS ET PLUS

27,80€ / mois

M 7 8 10 11 12

Reservé habitants MEL

Prix en charge employeur 50% ou 75%

- Abonnement par prélèvement automatique, valable dans la MEL sur les réseaux Ilevia, Arc en Ciel et TER
- Débute le premier jour d'un

Découvrir

ABONNEMENT MENSUEL 65 ANS ET PLUS

32,45€ / mois

M 7 8 10 11 12

Reservé habitants MEL

Prix en charge employeur 50% ou 75%

- Valable dans la MEL sur les réseaux Ilevia, Arc en Ciel et TER
- Vous choisissez la date de début de validité de votre abonnement

Découvrir

ABONNEMENT ANNUEL QF1 65 ANS ET PLUS

3,50€ / mois

42,00€ en paiement comptant

M 7 8 10 11 12

Reservé habitants MEL

Prix en charge employeur 50% ou 75%

- Valable dans la MEL sur les réseaux Ilevia, Arc En Ciel et TER
- Pour en bénéficier, votre Quotient Familial CAF doit être inférieur à 457€

Découvrir

ABONNEMENT MENSUEL QF1 65 ANS ET PLUS

4,05€ / mois

M 7 8 10 11 12

Reservé habitants MEL

Prix en charge employeur 50% ou 75%

- Valable dans la MEL sur les réseaux Ilevia, Arc En Ciel et TER
- Pour en bénéficier, votre Quotient Familial CAF doit être inférieur à 457€

Découvrir

ABONNEMENT MENSUEL QF0 65 ANS ET PLUS

8,15€ / mois

M 7 8 10 11 12

Reservé habitants MEL

Prix en charge employeur 50% ou 75%

- Valable dans la MEL sur les réseaux Ilevia, Arc En Ciel et TER
- Réservé aux habitants de la MEL âgés de 65 ans ou plus non imposables ou payant moins de 300 € d'impôts sur le revenu

Découvrir

ABONNEMENT ANNUEL QF2 65 ANS ET PLUS

8,29€ / mois

99,50€ en paiement comptant

M 7 8 10 11 12

Reservé habitants MEL

Prix en charge employeur 50% ou 75%

- Valable dans la MEL sur les réseaux Ilevia, Arc En Ciel et TER
- Pour en bénéficier, votre Quotient Familial CAF doit être compris entre 457€ et 607€

Découvrir

ABONNEMENT MENSUEL QF2 65 ANS ET PLUS

9,80€ / mois

M 7 8 10 11 12

Reservé habitants MEL

Prix en charge employeur 50% ou 75%

- Valable dans la MEL sur les réseaux Ilevia, Arc En Ciel et TER
- Pour en bénéficier, votre Quotient Familial CAF doit être compris entre 457€ et 607€

Découvrir

TRAJET X10 65 ANS ET PLUS

12,75€

M 7 8 10 11 12

Reservé habitants MEL

- Valable dans la MEL sur les réseaux Ilevia, Arc en Ciel et la dernière validation

Découvrir

ABONNEMENT ANNUEL QF3 65 ANS ET PLUS

13,90€ / mois

166,85€ en paiement comptant

M 7 8 10 11 12

Reservé habitants MEL

Prix en charge employeur 50% ou 75%

- Valable dans la MEL sur les réseaux Ilevia, Arc En Ciel et TER
- Pour en bénéficier, votre Quotient Familial CAF doit être compris entre 608€ et 810€

Découvrir

ABONNEMENT MENSUEL QF3 65 ANS ET PLUS

16,20€ / mois

M 7 8 10 11 12

Reservé habitants MEL

Prix en charge employeur 50% ou 75%

- Valable dans la MEL sur les réseaux Ilevia, Arc En Ciel et TER
- Pour en bénéficier, votre Quotient Familial CAF doit être compris entre 608€ et 810€

Découvrir

ABONNEMENT MENSUEL QF3 CSS 65 ANS ET PLUS

16,20€ / mois

M 7 8 10 11 12

Reservé habitants MEL

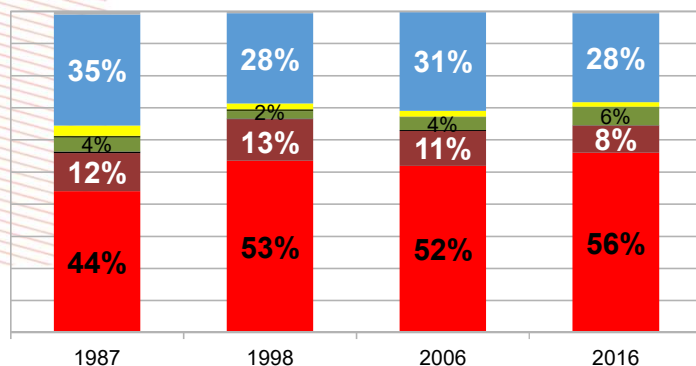
Prix en charge employeur 50% ou 75%

- Valable dans la MEL sur les réseaux Ilevia, Arc En Ciel et TER
- Réservé aux bénéficiaires de la Complémentaire Santé Solidaire (CSS) non participative ou de l'Aide Médicale d'État (AME)

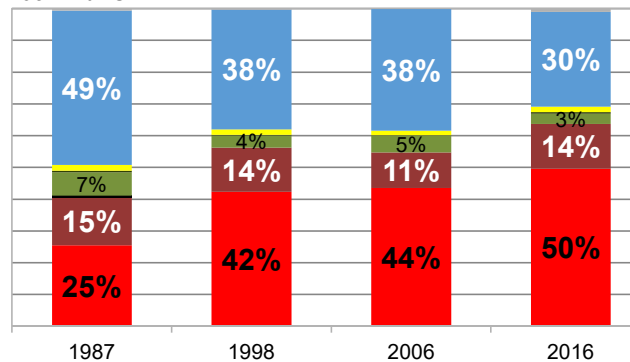
Découvrir

ANALYSE DES 4 ED / PARTS MODALES DES 4 GÉNÉRATIONS DE SENIORS > VOITURE & MARCHÉ

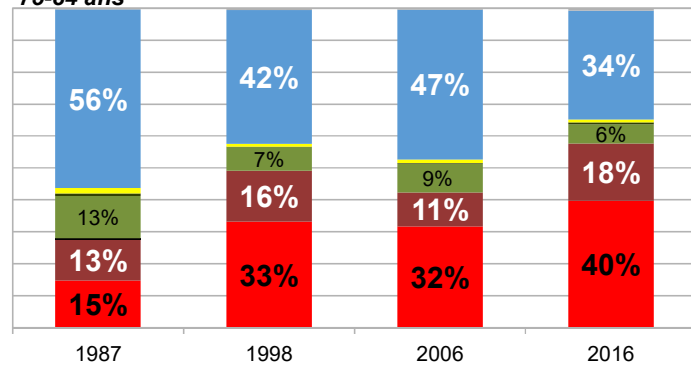
55-64 ans



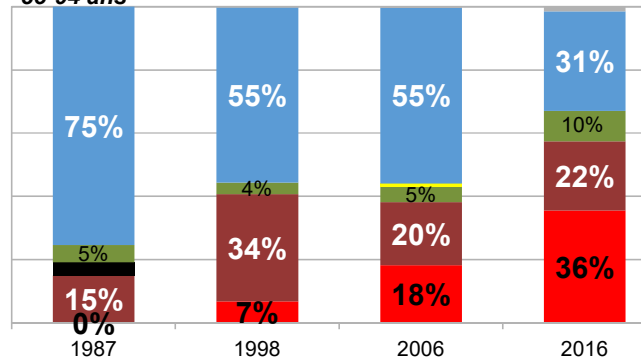
65-74 ans



75-84 ans



85-94 ans



■ VPC ■ VPP ■ 2RM ■ TCU ■ Autre TC ■ Vélo ■ Marche ■ Autre

Une augmentation des parts modales voiture et une diminution de celles de la marche chez toutes les tranches de seniors

Source : MEL / CEREMA : Enquêtes mobilité de 1987 à 2016

STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE EN FAVEUR DE LA MARCHE (VOTÉE AU CONSEIL MÉTROPOLITAIN DE DÉCEMBRE 2021) : PUBLICS CIBLES

La marche est le **2^{ème} mode de déplacement** sur la MEL, il représente **1,2 millions de déplacements réalisés à pied tous les jours.**

Baisse de **32 à 30%** de la part modale marche entre 2006 et 2016, au profit des déplacements en voiture pour des publics bien spécifiques :

- **les jeunes**, or les moins de 20 ans représentent **27% de la population**,
- **les seniors**, en 2018 les métropolitains de **plus de 55 ans** représentaient **25,5% de la population**,
- **et les métropolitains utilisant la voiture pour parcourir moins d'1 kilomètre**

1 déplacement sur 5 en voiture sur la MEL fait moins de 1km

45% de la population vit à moins de **5 minutes à pied (300 m)** d'un pôle de services (commerces ...) et 70% vivent à moins de **15 minutes (1km)**

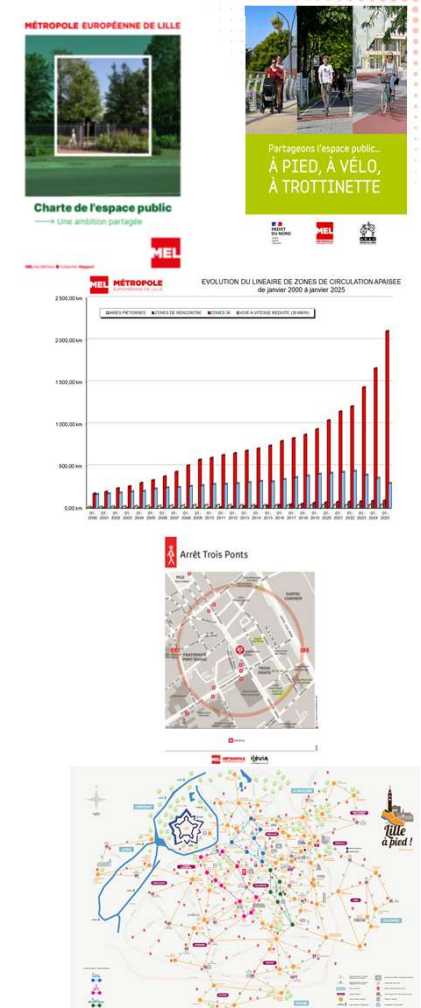
95,5% de la population vit à moins de **500 m** d'une station de transport en commun

75% des **accès aux bus, métro et tramway** se font à pied sur la MEL

STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE EN FAVEUR DE LA MARCHÉ : 3 AXES

Axe 1 - concevoir une métropole marchable pour tous

- ❖ **Production de documents cadre intégrant la place du piéton dans l'espace public**
 - ❖ Charte des espaces publics votée en 2022
 - ❖ Guide « A pied, à vélo, à trottinette dans l'Espace Public »
- ❖ **Elaboration d'une méthodologie pour accompagner les communes à la réalisation de leurs schémas piétons** et mise à disposition des communes d'une **boîte à outils « Marche »**
- ❖ Mise en place de la **revue de projets au sein de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité**
- ❖ **Recours aux statuts de la rue plus favorables aux piétons – zones apaisées* + de 2 500 km** de voies avec un statut « apaisé » (+27% entre décembre 2022 et juillet 2025)
 - *Zones 30, zones de rencontre, aires piétonne
- ❖ Début de la **vocalisation des carrefours à feux sonores et déploiement nouvelle signalisation routière feu mixte piéton- cycle : 252 carrefours** sont **vocalisés** soit 27% du patrimoine / **370 feux mixtes** piétons-cycles installés sur tout le territoire
- ❖ réalisation de **plans piétons de proximité – arrêts de bus (Liane) 280 plans** installés dans les arrêts de bus des Lianes + **24 cartographies** sur totems > **Favoriser la marche associée aux transports collectifs**



MÉTROPOLÉ
LYONNAISE DE L'EAU

réalisation : service études et plans de déplacements urbains, direction mobilité, Métropole Européenne de Lyon, septembre 2022

STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE EN FAVEUR DE LA MARCHÉ : 3 AXES

Axe 3 - communiquer et animer la politique piétonne de la MEL

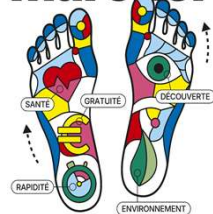
- ❖ Animation d'un **Réseau des référents communaux « Mobilité »**
 - 3 réunions depuis sa création 81 référents communaux
- ❖ Participation à plusieurs **réseaux nationaux**
 - Prix « Talents de la Marche » pour la stratégie / prix « coup de cœur » en 2022
 - signature Manifeste «Villes apaisées, quartiers à vivre » - octobre 2024
- ❖ 1 **campagne de communication** visant à la promotion de la marche sur le territoire (MEL lauréat de l'appel à projet ADEME « la marche du quotidien »).

MOBISCOL
dynamique nationale pour l'écomobilité
des jeunes dans les territoires



MÉTROPOLITAINES EUROPEENNES DE LILLE

→ Le bon réflexe:
marcher



Quand on peut marcher, les bénéfices sont nombreux : santé, rapidité, gratuité, environnement, la marche a tout bon ! Alors la Métropole Européenne de Lille aménage chaque jour la ville afin de la rendre toujours plus confortable, attractive et accessible pour ses piétons.

lillemetropole.fr



STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE EN FAVEUR DE LA MARCHÉ : CAMPAGNE DE COMMUNICATION

Semaine Européenne des mobilités –
16 septembre 2025

1 campagne de
communication MEL

Campagne sur réseaux
sociaux (MEL + Ilévia) +
Site internet
+ Affichage réseau Ilévia

1 vidéo Motion design

Depuis octobre 2025

1 boîte à outils
« Communes » sur le
portail des territoires

Déclinaisons des visuels
de la campagne
personnalisables pour les
communes (affiche,
flyers, RS)

Outils mis à disposition :
signalétique
événementielle, éléments
d'animation (quiz...),
clean-tag/pochoirs

Retex de la tournée des
DGS : une forte
sensibilisation au sujet
des seniors !



**+ 12 FICHES
PEDAGOGIQUES**
ISSUES DE L'AXE 1 DE
L'APPEL A PROJET - pour
mieux appréhender le
sujet de la marche

MARCHE/ CAMPAGNE DE COMMUNICATION MARCHE MEL

1 campagne de communication MEL

Déclinaisons réseaux sociaux



Site internet MEL

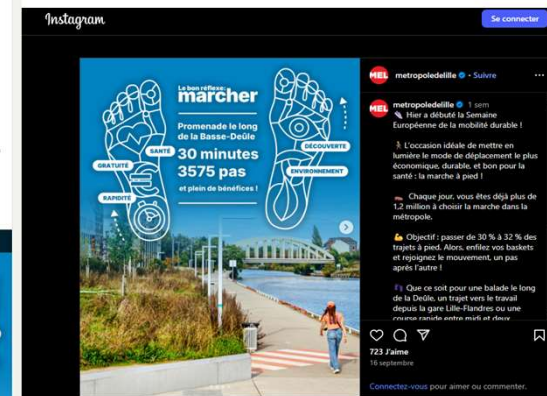
Redécouvrons le plaisir de marcher dans la métropole ! | Métropole européenne de Lille

Réseaux sociaux MEL

<https://www.facebook.com/share/r/16to1cunVG/>

https://www.linkedin.com/posts/metropoledelille_le-bon-r%C3%A9flexe-marcher-activity-7373254213390270464-XeLW/?originalSubdomain=fr

https://www.instagram.com/p/DOpvuUjW9A/?utm_source=ig_web_copy_link



MARCHE/ CAMPAGNE DE COMMUNICATION MARCHE COMMUNES

1 boîte à outils
Communes

Flyers personnalisables

Affiche personnalisable

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

marcher

→ le réflexe
santé



Quand on peut
marcher, les
bénéfices sont
nombreux : santé,
rapidité, gratuité,
environnement,
la marche
a tout bon !



lillemetropole.fr



MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

marcher

→ le réflexe
écologique



Quand on peut
marcher, les
bénéfices sont
nombreux : santé,
rapidité, gratuité,
environnement,
la marche
a tout bon !



lillemetropole.fr



MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

marcher

→ le réflexe
économe



Quand on peut
marcher, les
bénéfices sont
nombreux : santé,
rapidité, gratuité,
environnement,
la marche
a tout bon !

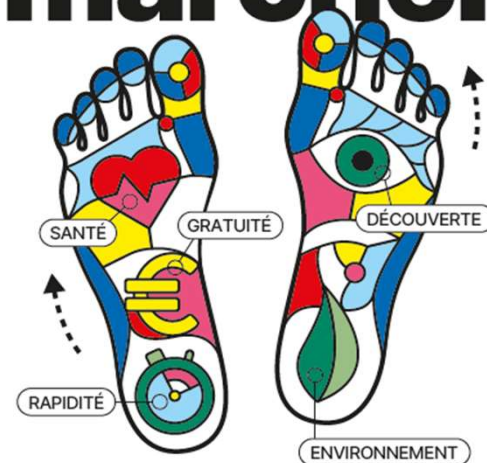


lillemetropole.fr



MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

→ Le bon réflexe :
marcher



Nous aménageons chaque jour nos villes
afin de les rendre toujours plus confortables,
attractives et accessibles pour les piétons.

lillemetropole.fr



MARCHE/ CAMPAGNE DE COMMUNICATION MARCHE COMMUNES

Exemples de signalétique événementielle pour les communes

ÉCOLE

à 3 minutes



MAIRIE

à 2 minutes



BRADERIE

à 4 minutes



CCAS

à 2 minutes



MARCHE/ CAMPAGNE DE COMMUNICATION MARCHE COMMUNES

1 boîte à outils
Communes

VISUEL EGALEMENT UTILISABLE POUR DES
DECLINAISONS GRAPHIQUES
Par exemple :



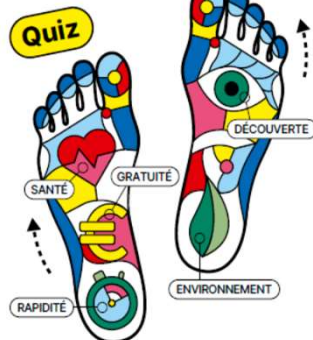
MARCHE/ CAMPAGNE DE COMMUNICATION MARCHE – DES ÉLÉMENTS D'ANIMATION

1 boîte à outils
Communes

Quizz

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

→ Le bon réflexe:
marcher

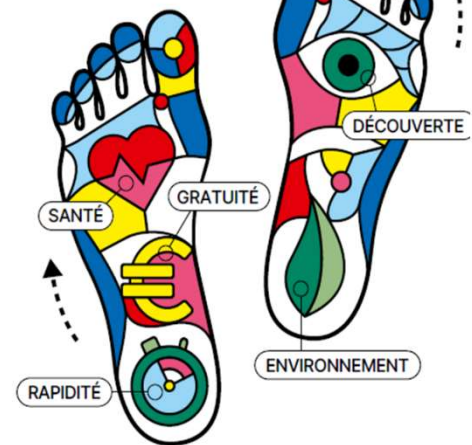


AUTOTEST

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

→ Le bon réflexe:
marcher

Quel marcheur
du quotidien êtes-vous ?



Découvrez votre profil de marcheur
Une réponse par question

1 → Quand vous sortez à pied,
c'est le plus souvent pour...

- ☐ A Aller au travail, à l'école ou faire des courses.
- ☐ B Prendre l'air, m'aérer l'esprit.
- ☐ C Flâner, promener mon chien...
- ☐ D Faire de l'exercice physique.

2 → Quel aménagement vous
incite le plus à marcher ?

- ☐ A Les trottoirs larges et bien entretenus.
- ☐ B Les chemins verts, parcs ou jardins.
- ☐ C Les passages piétons nombreux et sécurisés.
- ☐ D Les bancs et espaces pour faire des pauses.

3 → À quelle fréquence
marchez-vous au moins
30 minutes d'affilée ?

- ☐ A Tous les jours
- ☐ B Quelques fois par semaine
- ☐ C Rarement
- ☐ D Uniquement le week-end

4 → Lorsqu'il pleut...

- ☐ A Je mets une capuche ou je prends un parapluie et j'y vais quand même.
- ☐ B J'évite de marcher, ou je prends plutôt les transports en commun ou la voiture.
- ☐ C J'aime marcher sous la pluie, c'est agréable !
- ☐ D J'attends que ça se calme pour sortir à pied.

5 → Le matin, marcher jusqu'à
un arrêt de transport ou jusqu'au
travail/école, c'est...

- ☐ A Une corvée, je préférerais aller plus vite.
- ☐ B Un réveil en douceur.
- ☐ C Une occasion de savourer le silence.
- ☐ D L'opportunité de faire un peu d'exercice.

6 → Quel bienfait de la marche
remarquez-vous le plus ?

- ☐ A Je suis moins stressé.e, ça me fait du bien mentalement.
- ☐ B Je dors mieux.
- ☐ C J'ai moins mal au dos ou aux articulations.
- ☐ D Je découvre de nouvelles choses dans ma ville/mon quartier.

2

MARCHE/ CAMPAGNE DE COMMUNICATION MARCHE DÉCLINÉE POUR ÊTRE AU PLUS PROCHE DES COURTES DISTANCES

12 FICHES-ACTIONS

- La marche du quotidien
- Élaborer un Plan marche communal
- Marche et vivre ensemble
- Marche et attractivité des centres-villes
- Marche et écomobilité scolaire
- Des espaces publics favorables aux piétons
- Jalonnement et signalétique piétonne
- Marche et enjeux de sécurité routière
- Favoriser la marche par la végétalisation
- La balade commentée
- Implantation du mobilier urbain et marche
- L'occupation temporaire de l'espace public



FAVORISER LA MARCHÉ POUR LE VIVRE-ENSEMBLE

ESPACE PUBLIC, MARCHÉ ET LIEN SOCIAL

- Un espace public favorable aux piétons constitue un espace de rencontre, accessible et sûr pour tous les publics.
- Certains publics sont davantage concernés par un enjeu d'autonomie dans leurs déplacements piétons : personnes âgées, enfants ou personnes à mobilité réduite.
- Le recours à la marche par ces publics spécifiques soulève plusieurs défis, par exemple : sédentarité, difficultés physiques, cognitives ou perceptives, sécurité routière, etc.



Parc sur le territoire de la MEL (MEL)

DÉVELOPPER LA MARCHÉ DU QUOTIDIEN, UN ENJEU DE SANTÉ PUBLIQUE, D'AUTONOMIE ET D'INCLUSION...



Enfants accompagnés à pied (MEL)

- La marche, un levier efficace pour répondre aux enjeux de sédentarité et de renforcement ou maintien de l'activité physique.
- Un levier d'amélioration du cadre de vie, en diminuant les pollutions atmosphériques et sonores.
- Elle est également cruciale pour développer ou renforcer l'autonomie des déplacements piétons pour les plus âgés ou les plus jeunes.

- Renforcer la place de tous les piétons dans l'espace public permet de favoriser les relations sociales.

MODALITÉS À ENVISAGER SELON LE CONTEXTE ET LES OBJECTIFS DE LA COMMUNE

- Interroger les pratiques actuelles et évaluer le recours à la marche dans les déplacements quotidiens, sur le territoire, chez différents types de publics spécifiques (personnes âgées, enfants, etc.) et pour différents motifs.
- Questionner la qualité des espaces publics et des cheminements piétons existants : recenser les espaces et aménités appréciés, les difficultés et points noirs présents sur le territoire communal.
- Réfléchir de manière transversale, avec une diversité d'acteur à des actions permettant de faciliter le recours à la marche par tous les publics, y compris les plus vulnérables.

MODALITÉS PRATIQUES DE MISE EN ŒUVRE

Évaluer le recours à la marche dans les déplacements du quotidien de différents publics spécifiques (personnes âgées, enfants, PMR, etc.) à travers l'organisation d'ateliers, d'échanges avec des habitants et usagers, les centres communaux d'action sociale (CCAS), représentants de la société civile, associations, via des enquêtes, des balades commentées, etc.

Définir une liste d'actions prioritaires et transversales à mettre en œuvre pour développer le recours à la marche pour toutes et tous.

Mobiliser les relais locaux pertinents pour agir en faveur de la marche et de l'accessibilité des différents publics spécifiques (CCAS, associations, maisons des aînés...)

PISTES D' ACTIONS POUR FAVORISER LA MARCHÉ CHEZ TOUS LES PUBLICS

- Rendre les itinéraires plus accessibles et sécurisés pour toutes et tous : visibilité et lisibilité, continuité et sécurisation, etc.
- Promouvoir la marche et souligner ses bénéfices via les canaux de communication de la commune.
- Sensibiliser, en particulier le milieu scolaire, les enfants et les personnes âgées, sur les bienfaits de la marche, en termes de santé publique, de sociabilité et de bien-être.
- Constituer un maillage d'aménités et de mobilier urbain essentiels au confort des déplacements piétons pour les personnes vulnérables, les seniors (comme des bancs) et les parents avec jeunes enfants.
- Travailler avec les CCAS, les acteurs du sport, du tourisme, de la mobilité, de l'enfance, de l'accessibilité et de la santé, qui peuvent déjà intégrer la marche dans leurs projets.
- S'inspirer des marchés de fin de journée pour favoriser les liens intergénérationnels au sein des communes.



Marché du jeudi 16h-19h30 à Lesquin (France Bleue)

EN RÉSUMÉ

AVANTAGES	POINTS DE VIGILANCE	ORGANISATION	POUR ALLER PLUS LOIN
Favorise le recours à la marche chez les publics les plus vulnérables (personnes âgées, enfants, etc.) et pour différents motifs. Améliore le cadre et la qualité de vie. Favorise le lien social.	Certains aménagements « innovants » peuvent constituer une difficulté, notamment pour les PMR : veiller à l'accessibilité pour tous.	Mobilisation d'associations et de partenaires (CCAS).	Cerema, (2016), Favoriser la marche. Mieux accueillir les piétons âgés dans l'espace public. ADEME, (2022), À pied d'œuvre. Mettre les piétons au cœur de la fabrique des espaces publics. Contact : modesdoux@lillemetropole.fr

LA MOBILITÉ COMME RÉPONSE AUX ENJEUX DU VIEILLISSEMENT

La mobilité apparaît comme une réponse aux enjeux liés au vieillissement notamment en :

- Favorisant le lien social, la création de réseaux de solidarité
- Favorisant le maintien en bonne santé
- Permettant la pratique d'une activité physique via la marche ou le vélo

Tout en répondant à des enjeux actuels notamment environnementaux.



Source :
socialmag.news

EN CONCLUSION

- des actions métropolitaines existantes pour les séniors, même si paraissant « diffuses »
- volonté politique de se lancer dans ce long travail de recherche
- capitalisation des résultats pour le prochain mandat
- des premières briques d'une Politique Séniors à conforter
- Avec la nouvelle EMC²: des compléments de réponses et de questionnements



Des questions ?

Merci pour votre attention

www.cerema.fr



MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE



Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN