

# CONSEIL DES SAGES DE LA VILLE DE THIONVILLE



Mobilité des seniors

# CONTRIBUTION À LA POLITIQUE COMMUNALE



JUIN 2024



# CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA SAISINE DU CONSEIL DES SAGES

La mobilité des personnes âgées en centre-ville est un facteur déterminant pour leur autonomie et essentiel à leur qualité de vie. Pouvoir se déplacer aisément leur permet de **rester actives et socialement connectées, de participer à la vie de la cité et d'accéder aux services essentiels.**

Cependant, de nombreux obstacles peuvent limiter la mobilité des seniors en centre-ville, tels que :

- ◇ des difficultés physiques : diminution de la force musculaire, problèmes d'équilibre, douleurs articulaires, etc ;
- ◇ des problèmes de santé : maladies chroniques, troubles cognitifs, etc ;
- ◇ des obstacles environnementaux : trottoirs mal entretenus, escaliers non équipés de rampes d'accès, passages piétons dangereux, transports en commun inaccessibles, etc ;
- ◇ des difficultés financières : le coût des transports peut être un frein important pour certains seniors ;

Les conséquences d'une mobilité réduite peuvent être importantes : perte d'autonomie, isolement et exclusion sociale. Il est donc essentiel de mettre en place des solutions pour faciliter la mobilité des seniors en centre-ville.

Ce document, porté par le Conseil des Sages réalisé par l'agence d'urbanisme d'agglomérations de Moselle (AGURAM), est un aperçu des différents enjeux liés à la mobilité des seniors en centre-ville, ainsi que des solutions concrètes qui peuvent être mises en œuvre pour améliorer leur situation.

Mobilité des seniors : quel contexte ? .....	3
Éléments clés de compréhension à l'échelle nationale .....	4
Portrait du « senior mobilis » thionvillois .....	5
Quels grands enjeux ? .....	8
Comment faciliter la marche à pied en centre-ville ? .....	8
Comment j'accède au centre-ville ? .....	11

Directeur de la publication : Bernard Junk

Étude réalisée par : Stéphane Egraz

Réalisation graphique : Atelier graphique AGURAM

Crédit photographique : AGURAM

Date de parution : Juin 2024

# MOBILITÉ DES SENIORS : QUEL CONTEXTE ?

## SENIORS : DE QUI PARLE-T-ON ?

Aînés, seniors, personnes âgées, etc. : des approches très différentes :

- ◇ études marketings → + de 50 ans ;
- ◇ OMS → + 60 ans ;
- ◇ Insee → + de 65 ans avec une distinction (65/74 et 74 et plus).

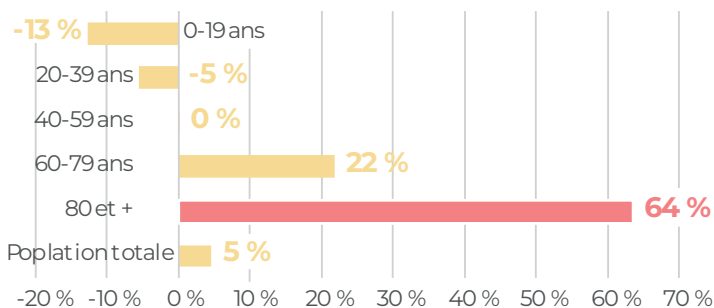
## LES SENIORS THIONVILLOIS EN QUELQUES CHIFFRES

- ◇ 21 % de la population en 2020 (8 512), dont 10 % de plus de 75 ans (4 282) ;
- ◇ 14 % en 1999 dont 6 % de plus de 75 ans ;
- ◇ une population multipliée par 1,44 en 20 ans, alors que la population totale a été multipliée par 1,01.

## UN VIEILLISSEMENT DE PLUS EN PLUS MARQUÉ

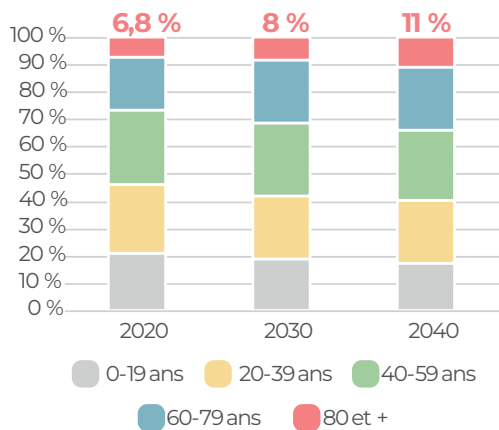
Le modèle de projection Omphale, développé par l'Insee, présente des tendances générales de vieillissement de la population. S'appuyant sur le recensement de la population de 2013, il permet de construire différents scénarios en fonction d'hypothèses hautes ou basses d'espérance de vie, de fécondité, de migrations. Le modèle aboutit ainsi à différentes projections de population (centrale, haute ou basse). Les projections présentées ici sont celles du scénario central, qui reprend les tendances moyennes observées.

### Évolutions attendues de la population par tranches d'âge entre 2020 et 2040 dans la CA Porte de France-Thionville



© estimations Omphale-Insee

### Projections de populations par tranches d'âge dans la CA Porte de France-Thionville



© estimations Omphale-Insee

Les projections réalisées pour la Communauté d'agglomération Porte de France-Thionville (CAPFT) mettent en évidence :

- ◇ des hausses de population par tranche d'âge concentrées sur les + de 60 ans et particulièrement sur les **80 ans et plus (+64 % entre 2020 et 2040)** ;
- ◇ un poids croissant des seniors dans la population : les + de 60 ans représentent 26,6 % de la population en 2020, et tendront vers **34 % en 2040**.

Source Insee : Le modèle Omphale permet de réaliser des projections démographiques à moyen/long terme sur tout territoire de plus de 50 000 habitants. Il s'appuie sur les résultats du recensement de la population. Ces projections peuvent porter sur 3 thèmes : la population totale, le nombre d'actifs ou le nombre de ménages.

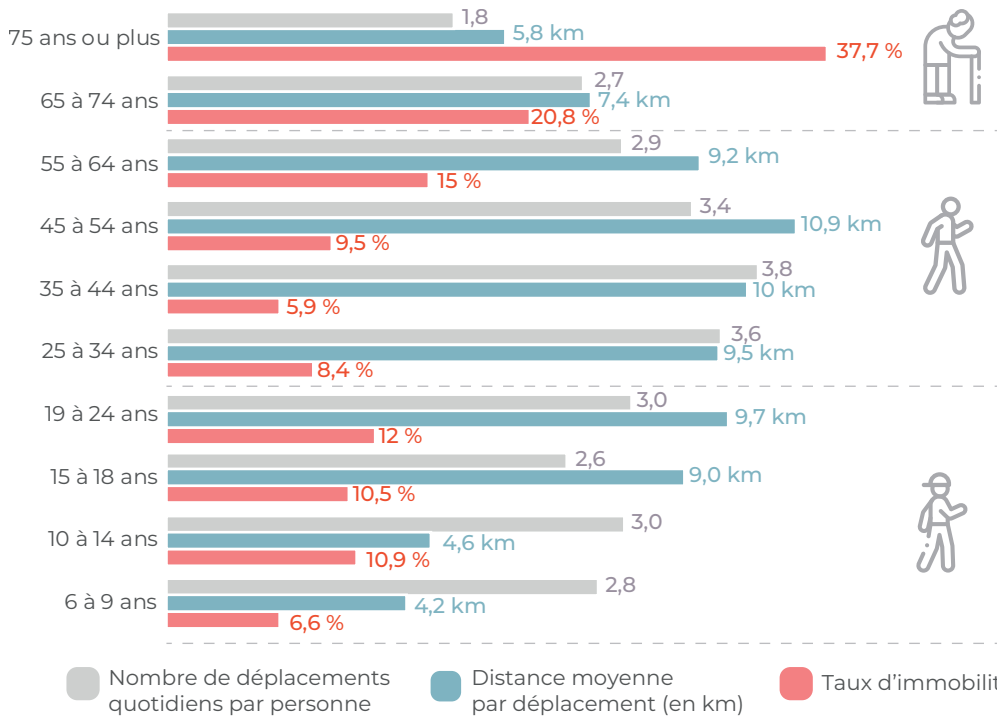
**Note : une des principales critiques faites au modèle Omphale, du fait de sa méthodologie (reproduction de tendances de long terme), est sa difficulté (voire l'incapacité) à prendre en compte des phénomènes locaux s'inscrivant dans une dynamique récente et/ou exogène (attractivité résidentielle des territoires frontaliers, par exemple).**

# ÉLÉMENTS CLÉS DE COMPREHENSION À L'ÉCHELLE NATIONALE

**Source :** données issues de l'enquête « Mobilité des personnes » administrée en 2018-2019. Elle s'inscrit dans le cadre des enquêtes nationales sur les déplacements des personnes réalisées environ tous les 10 ans (ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires - service des données et études statistiques (Sdes)).

## DES PRATIQUES DE MOBILITÉ QUI ÉVOLUENT FORTEMENT AVEC L'ÂGE

Indicateurs de mobilité de la population par tranches d'âge en 2018/2019

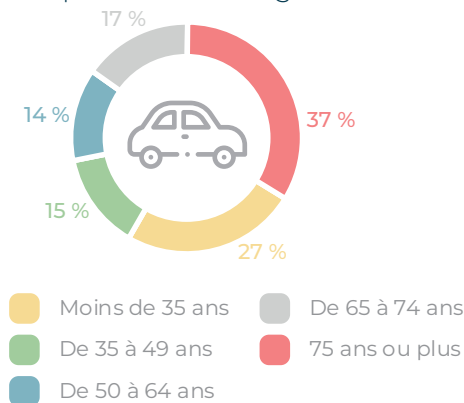


- Le nombre de déplacements quotidiens, en croissance jusqu'à 45/54 ans, décroît à partir de 55 ans (arrêt des déplacements domicile-travail, etc.), puis surtout à partir de 75 ans ;
- les distances parcourues s'inscrivent dans la même dynamique, le « territoire de vie » se réduisant avec le vieillissement ;
- inversement : le taux d'immobilité explose pour les 75 ans et plus.

© Sources : Sdes, Enquête mobilité des personnes 2018-2019

## MOINS DE VOITURE À PARTIR DE 75 ANS

Part des ménages ne disposant pas de véhicules particuliers par tranches d'âge

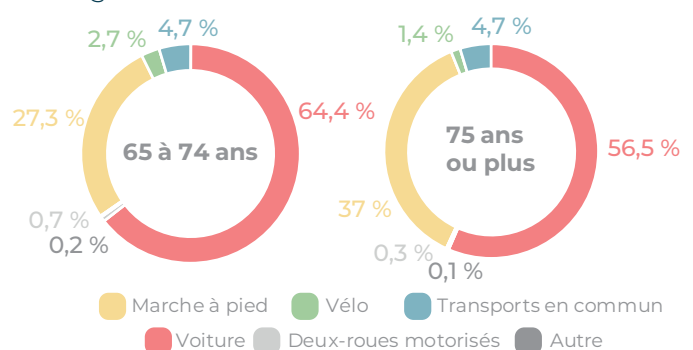


© Sources : Sdes, Enquête mobilité des personnes 2018-2019

37 % des ménages de plus de 75 ans ne disposent pas de véhicule, contre 17 % des 65/74 ans.

## LA VOITURE, MODE DE DÉPLACEMENTS PRIVILÉGIÉS DES PLUS DE 65 ANS

Part des modes de déplacements par tranches d'âge en 2018/2019



© Sources : Sdes, Enquête mobilité des personnes 2018-2019

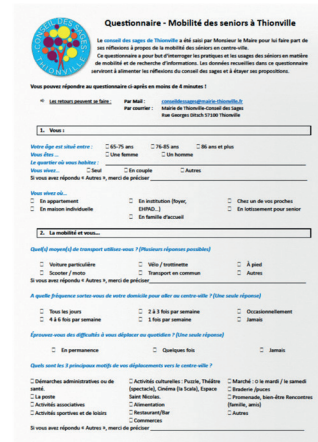
Un usage de la voiture très important à partir de 65 ans, qui régresse à partir de 75 ans au profit de la marche à pied (+ 1/3 des déplacements). L'usage des transports en commun est marginal.

# PORTRAIT DU « SENIOR MOBILIS » THIONVILLOIS

## MÉTHODOLOGIE

- ◇ Une enquête spécifique sur la mobilité des seniors à Thionville ;
- ◇ mode d'administration : par les journaux avec retour courrier (117 réponses) et lors des remises cadeaux seniors (802 réponses) ;
- ◇ 10,8 % de la population de + de 65 ans (données 2020).

**Note :** compte tenu de l'absence de redressement statistique de l'échantillon de réponse, les résultats présentés ne sont en aucun cas représentatifs et constituent à ce titre un **éclairage sur la mobilité des seniors thionvillois et leurs problématiques.**



## PORTRAIT-TYPE DES RÉPONDANTS

- ◇ 59 % de femmes ;
- ◇ 61 % de 65 à 75 ans ;
- ◇ équilibre de personnes vivant seules et en couple ;
- ◇ quartiers saint-Nicolas et Côte des Roses sur-représentés + échantillon hétérogène des différents quartiers thionvillois ;
- ◇ 58 % résident en appartement, 4 % en résidence seniors.

## ET PAR ÂGE ?

- ◇ L'usage de la voiture décroît avec l'âge (seulement 1 déplacement sur 2 à partir de 86 ans) ;
- ◇ à l'inverse, augmentation très forte de la marche, qui coïncide avec une réduction des distances de déplacement (la proximité avant tout) et un moindre équipement en voiture/possession du permis de conduire ;
- ◇ l'usage des TC croît, de facto, avec l'âge (population davantage captive) ;
- ◇ 2 % des 65-75 ans utilisent le vélo !

## MODES DE TRANSPORTS PRIVILÉGIÉ : LA VOITURE DOMINE

- ◇ La voiture constitue le mode de transports favori pour 76 % du panel interrogé (conducteurs et passagers), et ce pour toutes les tranches d'âge ;
- ◇ la marche à pied, arrive en 2<sup>e</sup> position avec 11 % des déplacements ;
- ◇ très faible taux d'utilisation des transports collectifs (8 % pour les personnes soi-disants "captives" de ce mode).

Tranche d'âge	65-75	76-85	86 et +
Voiture particulière	81 %	74 %	52 %
À pied	8 %	14 %	22 %
Transport en commun	6 %	6 %	7 %
Abonnement bus	2 %	1 %	3 %
Vélo/trottinette	2 %	0 %	1 %
autre	0 %	2 %	4 %

## DES DIFFICULTÉS DE MOBILITÉ QUI CROISSENT AVEC L'ÂGE

- ◇ Si 59 % des personnes interrogées indiquent ne pas avoir de difficulté de déplacements, elles sont 15 % à en rencontrer en permanence ;
- ◇ par contre, 1 personne sur 5 de 76-85 et 1 sur 3 de + de 86 ans rencontre en permanence des difficultés de déplacements.

## ET LE CENTRE-VILLE ALORS ?

### Le centre-ville très fréquenté...

- ◇ ¼ des seniors enquêtés se rend au centre-ville tous les jours ;
- ◇ ¼ s'y rend, 2 à 3 fois par semaine ;
- ◇ seulement 13 % ne le pratiquent qu'une fois par semaine ;
- ◇ des profils extrêmement homogènes entre les différentes tranches d'âge, sauf pour les 86 ans et +, qui sont 12 % à ne jamais se rendre en centre-ville.

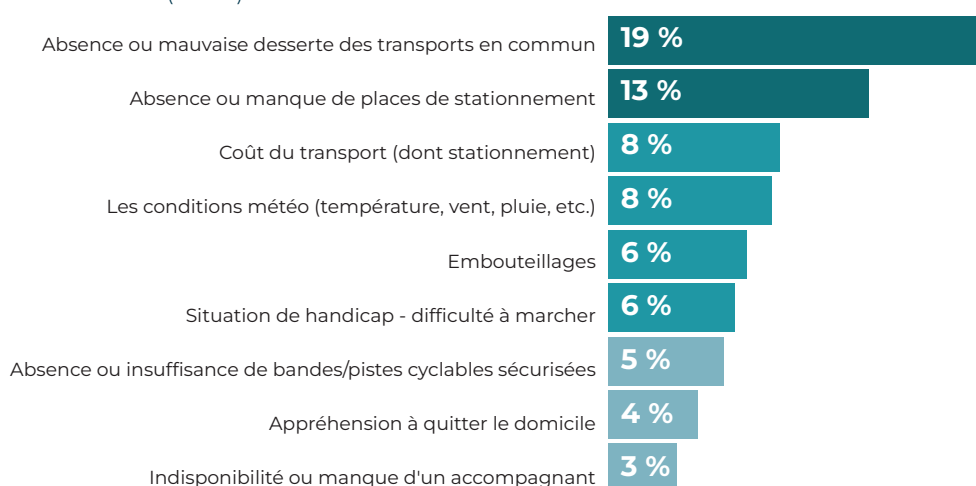
### ... pour des motifs essentiels

- ◇ Près d'1 déplacement sur 2 se réalise dans le cadre d'une démarche administrative et de santé (45 %) ;
- ◇ près d'1 sur 5 est lié à un achat alimentaire (commerce alimentaire et marché)(17 %) ;
- ◇ La Poste ressort comme un équipement majeur pour les seniors (10 % des motifs) ;
- ◇ l'organisation du territoire thionvillois amène également de nombreux déplacements pour des activités culturelles (dont Puzzle, Théâtre, cinéma, Espace Saint-Nicolas, etc.)(9 %).

### Des freins importants à la mobilité vers le centre-ville...

- ◇ La faiblesse ou l'inadaptation de l'offre de transports collectifs urbains constitue le principal frein pour 1 répondant sur 5 (19 %) est notamment cité le trajet de la ligne périphérie de Ceteline, qui impose des distances à pied décourageants pour les réunions (de 480 à 860m) ;
- ◇ en lien avec les pratiques de mobilité existantes, **l'absence ou le manque de places de stationnement** est le second motif exprimé (13 % des réponses) ;
- ◇ la composante financière est une contrainte pour la mobilité de 8 % des répondants ;
- ◇ les conditions météo, que ce soient les fortes températures ou bien la pluie et les risques de chute qu'elles induisent, sont un frein pour 8 % des répondants ;
- ◇ les difficultés à se déplacer (y compris en situation de handicap) sont mentionnées dans 6 % des réponses ;
- ◇ à noter 5 % des réponses concernent un blocage lié à une appréhension à se déplacer (peur d'avoir un accident, de tomber, de se perdre, etc.).

### ▮ Répartition des freins à la mobilité (en %)



### ... qui évoluent avec l'âge

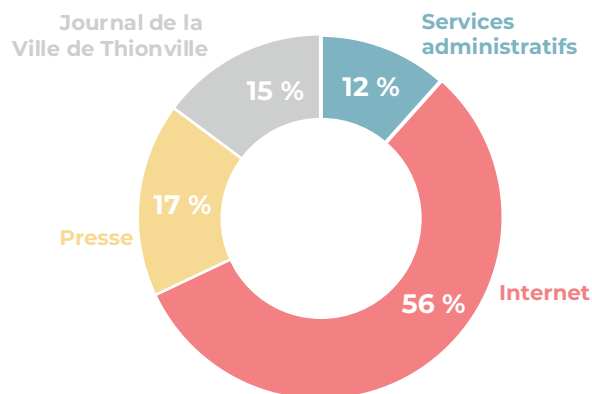
Si les problématiques des transports collectifs sont communes à toutes les tranches d'âge, les freins des + de 86 ans sont davantage liés au vieillissement et à la perte de capacité induite (difficultés à marcher, appréhension à quitter le domicile, etc.).

Les problématiques de stationnement sont surtout mises en avant par les 65-85 ans, principaux utilisateurs de la voiture.

## Le numérique, vecteur principal de communication

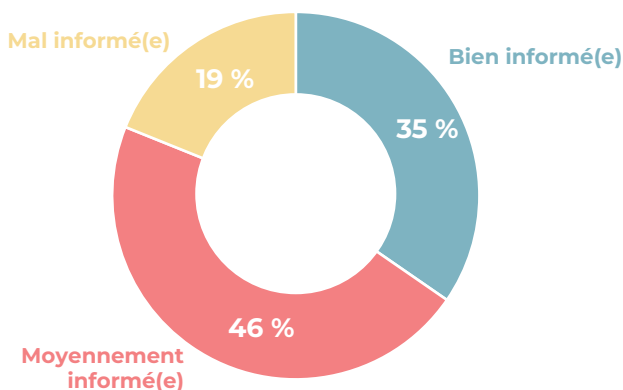
Avec plus de 50 % de réponses, la consultation d'**Internet** constitue le **premier vecteur d'information** pour les répondants, avec toutefois, une décroissance d'usage avec l'âge. Ainsi, si Internet est le vecteur d'information pour les 2/3 des répondants de 65 à 75 ans, il n'est plus que de 1/3 des plus de 86 ans.

La presse reste un vecteur d'information important, surtout chez les 86 ans et + (36 %, contre 13 % chez les 65-75 ans). Le journal de la ville constitue également un vecteur majeur, particulièrement pour les 76 ans et plus pour 1 répondant sur 5.



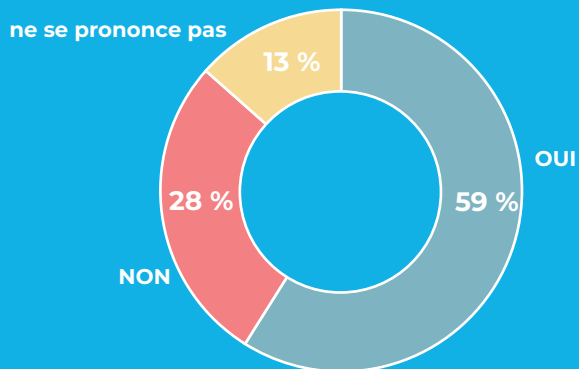
## Un déficit d'information selon les répondants

Près d'1 répondant sur 2 s'estime mal informé de l'organisation et des conditions de déplacement vers le centre-ville, et ce quelles que soient les tranches d'âge.



### Zoom sur : Intéressés ou pas par la navette gratuite en centre-ville ?

Près de 2/3 des répondants sont intéressés par la navette en centre-ville, et plus particulièrement les 65-75 (plus mobiles)



## Des questions ouvertes pour recueillir la parole des seniors

- ◇ Le réseau de transports collectifs concentre une grande partie des remarques (19 %), avec notamment des problèmes concernant :
  - l'offre → horaires inadaptés aux besoins, itinéraires ne répondant pas aux attentes des usagers ;
  - le service rendu → horaires non respectés, suppression de ligne et d'arrêts, etc.
- ◇ L'accessibilité et le confort des espaces publics, et notamment ceux permettant d'accéder aux arrêts de transports collectifs urbains, sont pointés du doigt et en particulier :
  - problème de glissance des sols ;
  - qualité des surfaces des itinéraires piétons (trous, etc.) ;
  - hauteur des trottoirs.
- ◇ L'insuffisance des lieux et des équipements de repos (bancs, autres équipements dédiés, etc.), dont la présence est nécessaire pour maintenir la mobilité piétonne seniors, est mise en avant par 11 % des répondants.
- ◇ La sempiternelle question du manque de places de stationnement et de leur coût également abordée (8 % des remarques).
- ◇ Parmi les autres remarques, citons notamment :
  - la cohabitation difficile avec les trottinettes (incivilité, dangerosité pour les piétons, etc.) ;
  - l'intérêt pour la navette du centre-ville du fait de sa gratuité (non négligeable pour de nombreux seniors) et pour la facilité d'accès qu'elle apporte aux personnes à la mobilité contrainte.

## QUELS GRAND ENJEUX ?

### DES ENJEUX GLOBAUX/SOCIÉTAUX

- ◇ La problématique de la mobilité des seniors prendra de plus en plus d'importance compte tenu des évolutions démographiques observées et projetées : augmentation de l'espérance de vie, augmentation de la proportion des aînés dans la société, baisse de la fécondité, etc.
- ◇ des enjeux globaux qui vont au-delà de la mobilité : ville de proximité, accessibilité des services et des commerces, habitat, espaces publics, etc ;
- ◇ les « baby boomers » : une génération de retraités au profil très particulier → très mobile, très attachée à la conduite, et qui souhaite rester "autonobile" ;
- ◇ le maintien de la mobilité automobile des seniors, soulève en filigrane, des questions de sécurité routière ;
- ◇ la mobilité est un levier pour éviter l'isolement (vie sociale, activités quotidiennes, etc.) et maintenir une activité physique ;
- ◇ il y a un enjeu de prise en compte des différentes tranches d'âge : les attentes/besoins des 60-75 ans ne sont pas les mêmes que ceux des plus de 75 ans.

### DES ENJEUX LOCAUX

- ◇ L'usage des transports collectifs par les seniors ;
- ◇ l'adaptation de l'espace public aux besoins de mobilité des aînés ;
- ◇ la vulnérabilité financière ;
- ◇ les freins psychologiques à la mobilité, problèmes cognitifs, etc ;
- ◇ l'information sur la connaissance de l'organisation des transports.

### DES ATTENTES FORTES SUR 2 ASPECTS COMPLÉMENTAIRES DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES SENIORS

- ◇ Dans quelles conditions je me déplace dans le centre-ville ?
- ◇ Comment j'accède à celui-ci ?

## DANS QUELLES CONDITIONS JE ME DÉPLACE DANS LE CENTRE-VILLE ?

sécurité



confort



accessibilité



adaptation



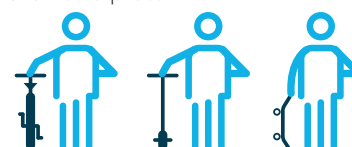
### AMÉLIORER LA COHABITATION ENTRE LES USAGERS DU PLATEAU PIÉTONNIER ET DE SES ABORDS

**Constat :** Le comportement de certains cyclistes et utilisateurs d'EDPM\* (trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, hoverboards, etc.) ou non (trottinettes non-électriques, skateboards, etc.) est pointé du doigt par les seniors. Vitesse trop élevées, comportements à risque, circulations sur trottoir, etc, sont autant de facteurs gênants, voire insécurisants, pour la déambulation piétonne.

#### Propositions :

- ◇ Rappeler la réglementation via une communication institutionnelle (Code de la route, règles de fonctionnement du plateau piétonnier, civisme, etc.) ;
- ◇ faire respecter les règles par des opérations de prévention et de sensibilisation sur site (Police municipale, etc.) ;

- ◇ développer les aménagements cyclables (bandes cyclables, pistes cyclables, etc.) d'accès au centre-ville, mais également des itinéraires de rocade contournant le centre-ville (aménagements utilisables par les vélos et les EDPM) ;
- ◇ multiplier les équipements de stationnement adéquats et sécurisés aux abords du centre-ville et notamment du plateau piétonnier (vélos et trottinettes) ;
- ◇ réfléchir sur la possibilité, les impacts et l'acceptabilité de la mise en œuvre d'un arrêté de circulation « pied à terre » dans la zone piétonne.



\* Engins de déplacements personnels motorisés



## ADAPTER L'ESPACE PUBLIC AUX BESOINS DE MOBILITÉ DES SENIORS

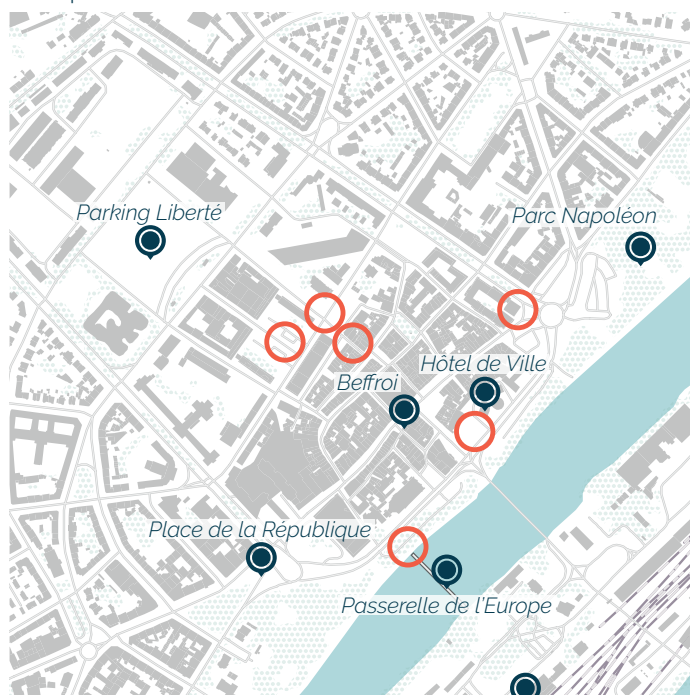
**Constat :** Maintenir la mobilité piétonne des seniors nécessite de concevoir des espaces publics qui prennent en compte les difficultés propres à cette population, à savoir des difficultés physiques (fatigue, mouvements douloureux, etc.), cognitives (rapidité de réaction, baisse de l'attention, etc.) et perceptives (déficiences visuelles, auditives, etc.) ; d'autres facteurs peuvent également accroître les difficultés des seniors : prise de médicaments, fragilité émotionnelle, perception du danger diminuée, etc.

### Propositions :

- ◇ déterminer les cheminements les plus utilisés par les seniors pour accéder aux générateurs de déplacements ciblés (La Poste, la mairie, espaces culturels, etc.) ;
- ◇ intégrer les cheminements depuis/vers les points d'accès au centre-ville que sont les arrêts Citéline (et particulièrement dans la perspective du Citézen) et les aires de stationnement en périphérie du plateau piétonnier (place de la Liberté, etc.) ;
- ◇ aménager ces cheminements afin de garantir sécurité et confort de la marche, en veillant notamment à :
  - ◆ garantir la largeur du cheminement (par exemple pour des seniors équipés de béquilles, etc.) ;
  - ◆ s'assurer du confort du revêtement (stabilité, planéité, glissance, etc.) ;
  - ◆ s'assurer de l'absence de dénivelés, ou de la prise en compte de ceux-ci ;
  - ◆ supprimer tous les obstacles constituant une gêne ou un danger (mobiliers urbains, végétation, terrasses, etc.) ;
  - ◆ rythmer le cheminement d'espaces/ d'équipements d'arrêt et de pause (bancs, assis-debout, sièges, etc.) adaptés, et garantissant une protection face aux aléas climatiques (intempéries, vent, etc.) ou assurant un confort thermique (fraîcheur, ombre, etc.).



### Proposition de lieux d'implantation d'équipements de pause



○ Zones opportunes pour implanter des bancs ou des "assis-debout"

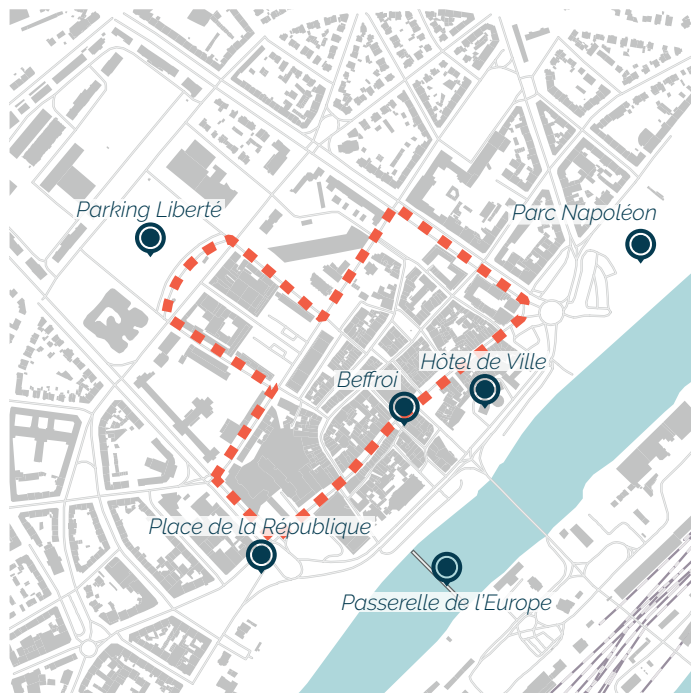
## METTRE EN PLACE LA NAVETTE DE CENTRE-VILLE

**Constat :** La taille du plateau piétonnier, ainsi que la structuration des lignes du réseau de bus urbains (contournent le site sans y pénétrer), obligent les usagers à parcourir des distances relativement importantes pour des personnes rencontrant des difficultés à se déplacer. Une première approche a permis de définir des distances comprises entre 270 m et 450 m entre les arrêts actuels de transports collectifs (Foch, Synagogue, Bastion, Crauser, etc.) et le « centre » de la zone étudiée. Il s'agit de favoriser la mobilité sur cette zone.

### Propositions :

- ◇ La mise en œuvre d'une navette (gratuite) irriguant le centre-ville est pertinente pour faciliter la mobilité des seniors sur ce périmètre ;
- ◇ celle-ci va de paire avec l'amélioration des cheminements d'accès/diffusion aux arrêts ;
- ◇ le circuit proposé (carte ci-contre) pourra s'adapter aux évolutions de l'offre Citéline.

### Proposition de circuit de la navette de centre-ville



 Circuit de la navette

## METTRE EN PLACE DES SERVICES SPÉCIFIQUES POUR AIDER LES SENIORS

**Constat :** Les difficultés que peuvent rencontrer les seniors lors de leurs déplacements constituent un frein à leur mobilité. Il s'agit d'imaginer un accompagnement afin de faciliter leurs déplacements.

### Proposition :

Mettre en place une conciergerie proposant divers services répondant aux besoins des seniors :

- ◇ Mise à disposition de chariots de course pour faciliter la déambulation dans le centre-ville, ceux-ci pouvant même être des modèles spécifiques seniors d'aides à la marche (poussette de marché, déambulateur caddie). Ceci peut s'accompagner d'un service de livraison des achats à domicile ;
- ◇ prêt de chaise roulante ;
- ◇ conciergerie d'achats ;
- ◇ zone de repos ;
- ◇ point d'informations commerciales, touristiques et culturelles, pouvant cibler spécifiquement une information pour les seniors (mobilité, etc.).



## COMMENT J'ACCÈDE AU CENTRE-VILLE ?

### MIEUX INFORMER LES SENIORS SUR L'UTILISATION DU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

**Constat :** La structuration actuelle du réseau de transports collectifs implique des distances d'accès importantes aux arrêts (supérieure à 300 m, et pouvant aller jusqu'à 800 m selon les secteurs) pour des usagers rencontrant potentiellement des difficultés à marcher, et dans des environnements urbains parfois peu propices à la marche (problèmes de confort et de sécurité des cheminements piétons). Des solutions pour faciliter l'accès au réseau Citéline existent, mais semblent méconnues des seniors.

**Propositions :**

- ◇ réfléchir à un système de parrainage d'accompagnement (senior guidé par d'autres clients du réseau) – ex : du programme « Mon Copilote » qui met en relation des pilotes à mobilité réduite et des copilotes accompagnateurs pour effectuer un trajet ;
- ◇ poursuivre l'amélioration de l'accessibilité aux transports collectifs par l'aménagement des arrêts (accostage, abribus, etc.) et l'accessibilité de ceux-ci (cheminements prenant en compte les difficultés de mobilité des seniors) ;
- ◇ réfléchir à des compléments d'offre à apporter au réseau actuel pour davantage de souplesse et de proximité.
- ◇ Mettre en place un guide de la mobilité pour les seniors intégrant des informations pratiques sur le réseau (offre, tarification, etc.) ;
- ◇ constituer des ateliers destinés aux seniors pour les former sur les services de mobilité et l'usage des nouvelles technologies ;
- ◇ proposer des tarifs préférentiels pour les inciter à prendre le bus ;

### RENFORCER L'ACCESSIBILITÉ DU CENTRE-VILLE PAR UNE ORGANISATION ADÉQUATE DU STATIONNEMENT AUTOMOBILE

**Constat :** Le centre-ville thionvillois dispose de capacités importantes de stationnement qui concourent à son attractivité pour les personnes accédant au centre-ville en voiture. Toutefois, des améliorations peuvent encore être apportées afin d'optimiser cette offre et répondre aux différents usages (pendulaires, résidents, chalands, etc.).

**Propositions :**

- ◇ Règlementation de la place de la Liberté avec la mise en place d'une zone de moyenne durée de stationnement (3h/4h) permettant de renforcer la rotation, avec possibilité de « réserver » des places pour certains usagers (enseignants, commerçants, etc.) ;
- ◇ multiplier les places de très courte durée (30 mn maximum) autour du plateau piétonnier ;
- ◇ améliorer l'accessibilité du parking Malraux par la mise en place d'un accès depuis la rue Robert Wax.





Une publication réalisée par \_\_\_\_\_

**AGURAM**  
AGENCE D'URBANISME  
D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE  
27 place Saint-Thiébault 57000 METZ  
tél. : 03 87 21 99 00 | contact@aguram.org  
www.aguram.org | @agenceaguram

**50** ans  
1974-2024  
de fabrication  
des territoires de Moselle