

POINT DE VUE

LA MOBILITÉ FACE AU VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

Une population de plus en plus nombreuse, exigeante mais peu captive. Et si la mobilité des seniors était le vrai laboratoire des offres de déplacement de demain, souples et accessibles ?



Transporter les seniors. Une obligation ? Un casse-tête ? Une opportunité économique ? Un peu tout cela à la fois, sans doute. Pour les autorités organisatrices comme pour les opérateurs de transport, deux types de chiffres et une réalité s'imposent. Dans presque tous les pays, industrialisés, émergents ou en développement, la part des plus de 65 ans augmente régulièrement, pour atteindre 25% en 2030 dans les pays d'Europe occidentale. Mais parallèlement leur part dans la fréquentation des transports publics est faible : par exemple, 5% pour le réseau de la capitale belge (Bruxelles), idem pour un réseau de taille moyenne dans le nord de la France (Maubeuge), juste un peu plus à Madrid, en Espagne (7%). La réalité, justement, provient de ce décalage : les voyageurs-seniors ne sont pas une catégorie homogène, ils se révèlent difficiles à cerner, à satisfaire encore bien davantage.

L'ambivalence du senior... Moins pressé que le travailleur harassé, il n'entend pas qu'on anticipe sur sa gestion du temps, se montre pointilleux sur les horaires. Même s'il n'est pas à un euro près, il ne veut pas forcément d'un abonnement jugé contraignant, préfère la facturation souple ou la gratuité. Une équation que les opérateurs essaient de résoudre par une multitude d'actions : abonnements spécifiques, voire gratuité, transport à la demande, transport accompagné, matériel plus confortable... Les nouveaux impératifs de la sécurité routière et la tendance à la diminution des taux de possession de véhicules individuels dans les villes denses amplifient cette demande de mobilité que ne peuvent igno-

rer élus et transporteurs. Car les seniors qui se déplacent votent, fournissent les cadres des structures de la société civile, écrivent aux centres de relations-clients etc. En clair, ils sont souvent les premiers partenaires, clients exigeants et observateurs attentifs, de l'offre de transport public.

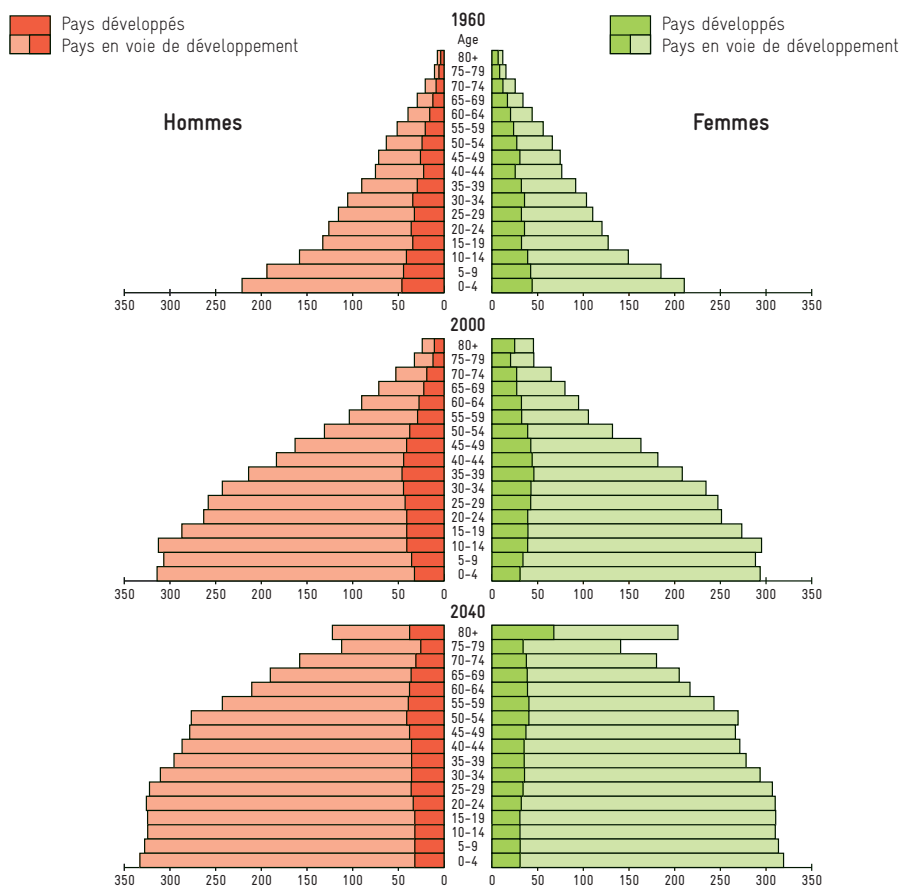
Ils portent déjà en eux l'individualisation des comportements, bouleversement majeur de notre société contemporaine. A ce titre, leurs besoins et leur état d'esprit préfigurent probablement la demande de transport des prochaines décennies. « Rythmes, motifs, régularité, les déplacements des retraités échappent aux schémas classiques », explique Sandrine Garnier, auteur d'une étude sur la mobilité des seniors en Europe (GART¹, 2009). Seule une offre flexible, variée et segmentée peut répondre aux nouveaux besoins, loin des solutions « tout infrastructure » ou « 100% techno ». La revanche de la qualité sur l'obsession du volume et des trajets reproductibles ? La mobilité des seniors exige en effet une offre souple, fiable et très sécurisée,

basée sur une information efficace et lisible. Une sorte de laboratoire du transport public de demain ? Assurément un défi pour tous les acteurs de la vie urbaine et périurbaine, au premier rang desquels les opérateurs et les autorités organisatrices de transport, qui multiplient les initiatives originales.

/ Plus nombreux...

En 2040, les plus de 65 ans constitueraient 28% de la population d'Europe de l'Ouest et plus de 20% de celle de l'Amérique du Nord.

Ce papy-boom a déjà commencé. Il résulte à la fois du baby-boom qu'ont connu les pays occidentaux dans les années d'après-guerre et de l'accroissement de la longévité. En 1960, l'espérance de vie à 65 ans dans l'Europe des 25 était de 10 années. En 2000, elle était de 15,7 ; en 2020, elle sera de 20,7 et en 2050 de 29,9.



SOURCE : United Nations Department of Economic and Social Affairs ; and US Census Bureau, International Data Base, December 28, 2007.

FIGURE 1. Répartition par âge de la population dans les pays développés et en voie de développement en 1960, 2000 et 2040.

¹ Créé en 1980, le Groupement des Autorités Organisatrices de Transports (GART) réunit les élus des collectivités ayant la compétence transport collectif (agglomérations, départements, régions). Lieu d'échange et de réflexion sur les déplacements, il est le porte-parole des élus responsables du transport aux plans national et européen auprès des institutions et de la presse. Il œuvre afin de favoriser l'échange des bonnes pratiques pour répondre aux attentes des citoyens en matière de mobilité et fédérer les acteurs de la filière transport. Il réunit 275 adhérents.

Non seulement on vit plus vieux, mais on vit mieux. L'espérance de vie en bonne santé progresse et le seuil des 60 ans, traditionnellement retenu pour marquer l'entrée dans la vieillesse, semble de moins en moins pertinent. Déplacer la barre modifie quelque peu les perceptions : en 2040, les plus de 75 ans constitueront 17,8% de la population d'Europe de l'Ouest alors que les plus de 65 ans en constituaient 15% en 2008. La « vague grise » s'en trouve atténuée. Ce flou traduit en fait le découplage progressif qui s'opère entre avancée en âge et retraite. Aujourd'hui, on est septuagénaire sans se sentir vieux. Certains parlent même d'une vie en plus... d'autant que les retraités actuels bénéficient de taux de remplacement confortables et affichent un niveau de vie proche de celui des actifs.

Cependant, ces constats ne doivent pas fausser notre perception. D'une part plus on s'éloigne de la période d'activité et plus le niveau de vie baisse, ce qui relativise l'« enrichissement » des seniors. D'autre part, même si, en relation avec l'allongement de la durée de vie, la perte d'autonomie est en moyenne retardée, l'augmentation de moitié du nombre de personnes âgées dépendantes est attendue d'ici 2040.

/ mais peu homogènes...

Si l'expression « seniors » reste commode pour caractériser un ensemble de personnes endossant la connotation d'âge avancé, être retraité ne constitue pas une identité sociale en soi. Le mode de vie d'un couple sexagénaire en pleine forme n'a rien à voir avec celui d'une femme seule de 92 ans.

Un consensus s'est établi autour de trois profils-types qui appréhendent la mobilité d'une population très disparate, tant en raison de son âge, que de ses habitudes de mobilité, de sa demande en matière de transport, ou bien encore de son degré d'autonomie.

Les « jeunes retraités actifs »

Libérés de toute contrainte, ils réalisent ce qu'ils n'ont pas pu faire avant et multiplient les activités en dehors de leur domicile. Retraités actifs et en bonne santé, leurs habitudes de mobilité sont différentes de celles des actifs mais ils ne se déplacent pas moins et recherchent confort et efficacité. La voiture est l'outil de cette liberté. Ils y sont très attachés.

L'abandonner est un signe de déclin physique, presque une « mort sociale ». Les transports collectifs sont perçus comme un mode contraignant.

Les « retraités déclinants »

Ils ont une santé plus fragile et sont en perte d'autonomie. Leur mobilité tend à diminuer. Pour eux, les transports collectifs sont une alternative à la voiture, jugée dangereuse ; ils leur permettent de conserver un lien avec la société. Le confort et la sécurité jouent un rôle essentiel à toutes les étapes du déplacement. Ils peinent à envisager un service spécifique de transport tel que le transport à la demande (TAD), perçu comme stigmatisant et associé au handicap lourd.

Les « retraités dépendants »

Très âgés, ils ont une santé fragile et une mobilité faible. Les transports collectifs sont leur dernier moyen d'autonomie, ils ont toutefois une incapacité ou une peur de se déplacer seuls. Ils peuvent ne pas être en mesure de décrypter ou de décoder les signes et les symboles d'un environnement trop technique. Potentielles victimes de l'incivilité ou de l'incivisme de certains usagers, ils ont besoin d'être rassurés et de bénéficier d'une attention face à leurs difficultés physiques.

Les seniors sont donc loin d'être homogènes. Il est indispensable de garder à l'esprit la diversité de leurs besoins et de leurs profils afin d'éviter de les traiter comme une minorité visible ou du seul point de vue de la dépendance.

> ELOIGNEMENT DE LA VILLE-CENTRE

En 2030, les plus de 65 ans seront plus nombreux dans le périurbain que dans la ville dense. Une inversion de tendance évaluée en 2009 par l'agence d'urbanisme de Lyon² (France) qui pourrait se produire dans de nombreuses métropoles européennes. Ce regard prospectif pointe les nécessaires adaptations en termes de logement et de service.

² L'Agence d'Urbanisme pour le Développement de l'Agglomération Lyonnaise est une association qui regroupe 25 partenaires publics (collectivités territoriales, syndicats mixtes, chambres consulaires...). Son rôle est de contribuer à l'harmonisation des politiques publiques. Elle intervient dans la planification, le projet urbain et l'observation, produit des analyses et formule des propositions pour animer des groupes techniques et éclairer les élus.

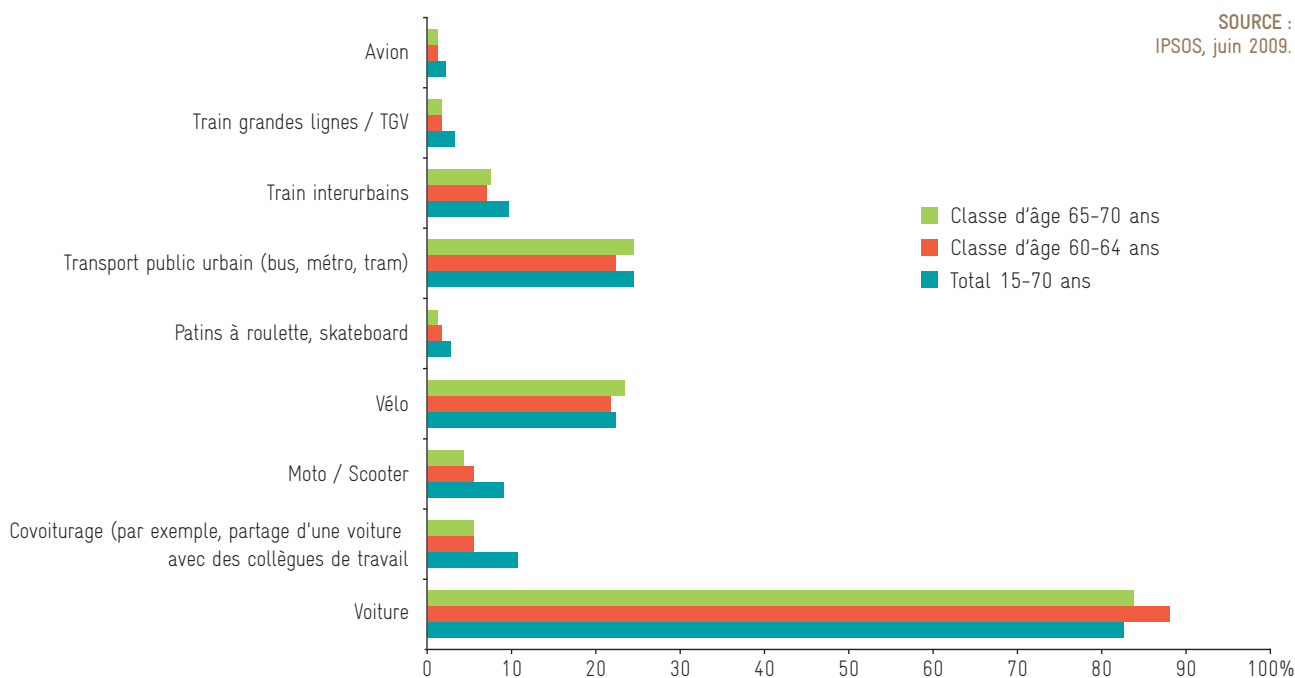


FIGURE 2. Modes de transport utilisés au moins une fois par semaine par classe d'âge.

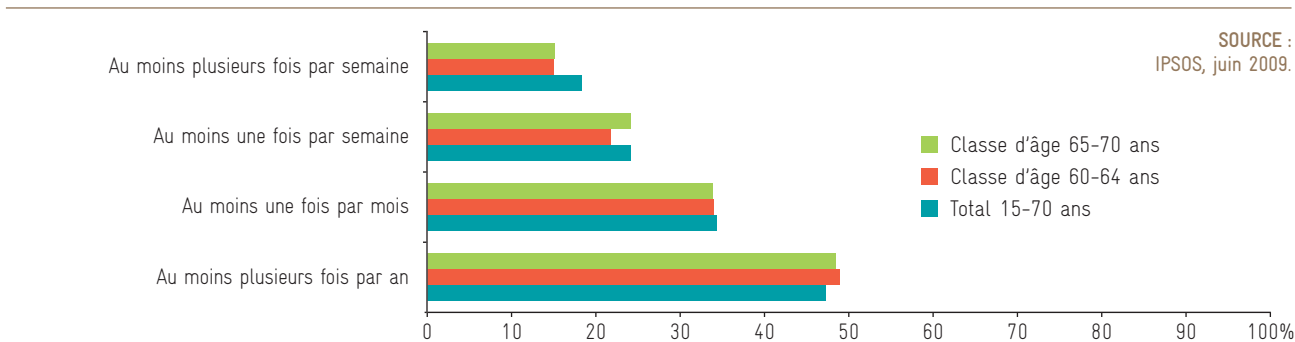


FIGURE 3. Fréquence d'utilisation des transports publics urbains par classe d'âge (bus, métros, tramways).

/ Les seniors dans les transports publics

La mobilité des seniors reflète en grande partie celle de l'ensemble de la population.

On notera que les plus jeunes des seniors font grand usage de l'automobile et les plus de 65-70 ans pratiquent plus le vélo que tous leurs cadets.

Les seniors sont proportionnellement plus nombreux que le reste de la population à utiliser les transports publics mais les utilisent moins fréquemment.

Il demeure cependant difficile de définir ce que les seniors demandent. Leur hétérogénéité résiste aux représentations. Notamment parce que la résistance au vieillissement fait barrage aux segmentations.

Il n'en reste pas moins que leurs attentes varient : plus de liberté, de flexibilité, de richesse pour certains, plus de confort, de sécurité et de contact humain pour d'autres, un service personnalisé, voire assisté pour les plus fragiles. Les seniors demandent également une information lisible, des services ponctuels et fiables, mais peut-être seulement tout autant que les autres voyageurs.

Les seniors constituent un électorat généralement choyé par les décideurs politiques. Mais leur part croissante dans la population pourrait amener à remettre en cause certaines attentions qui leur sont données, notamment en matière tarifaire.

ANALYSE :**« Les seniors ne veulent plus se laisser enfermer »**

Dominique Argoud est consultant à la Fondation de France³, spécialiste de la démedicalisation, de la question vieillesse et de la prise en main des seniors par la société.

› **Comment évaluez-vous de façon globale l'évolution de la place des seniors dans la société française ?**

Le sens de l'histoire est plutôt celui d'une lutte contre la ségrégation, après des décennies consacrées à une mise à l'écart des seniors au nom de leur bien-être. On construisait des maisons de retraite loin des centres de vies urbains, difficilement accessibles pour les familles. Mais il y a eu un revirement progressif pour prendre conscience des effets négatifs et pervers de la stigmatisation des seniors, y compris d'un point de vue médical.

› **Que veulent désormais les seniors ?**

Ce ne sont que des tendances qui se développent, le renversement ne se réalise pas toujours aussi vite que les avant-gardes ; mais elles sont suffisamment fortes pour être très explicites, notamment de la part des plus jeunes retraités et des classes aisées. Les personnes âgées ne veulent plus se laisser enfermer, elles veulent un accès à la vie sociale et culturelle, être intégrées dans le droit commun et les services publics. Ce qui prime à leurs yeux, c'est d'avoir le choix, de ne pas être captives. Le comité d'entreprise d'Electricité de France (EDF) avait mené il y a quelques années une enquête pour savoir pourquoi les retraités de l'entreprise avaient peu recours aux œuvres sociales. « On a vécu toute notre vie professionnelle à l'intérieur de l'entreprise, désormais on veut en sortir », répondaient-ils...

› **Appliquent-ils cet impératif à leur exercice de la mobilité ?**

La question de la mobilité n'est pas un en-soi, donc les seniors l'appréhendent aussi en fonction de leurs priorités : sécurité, liberté, fiabilité. Fondamentalement ils prétendent être les consommateurs les plus libres du transport, mais du coup ce sont aussi les plus exigeants, car ils n'aiment pas être déçus, a fortiori être perturbés par des dysfonctionnements. Ils sont donc de bons baromètres de la qualité du service délivré.

/ Des pistes ouvertes à l'innovation

Principal problème des opérateurs et des Autorités Organisatrices : comment coller au mieux aux besoins sans s'engager dans le piège d'une offre hyper-segmentée ? La multiplication des innovations semble la meilleure réponse aux demandes précises des seniors en matière de qualité de service et d'information.

Tarification : priorité à la souplesse

Faut-il nécessairement payer moins cher pour prendre le bus ? Et en quoi l'âge est-il un critère pertinent dans l'attribution d'un tarif préférentiel ? Surtout quand on sait que les retraités ont, en moyenne, un niveau de vie équivalent à celui des actifs... Alors, proposer des titres à 50%, ou même la gratuité aux personnes âgées n'est pas forcément LA bonne solution, surtout pour attirer les jeunes retraités dans les transports publics. Ceux qui ont toujours utilisé leur voiture ne se laisseront pas convaincre uniquement par l'argument prix, et ceux qui prenaient le bus pour aller au travail sont bien contents, arrivés à la retraite, d'échapper au train-train quotidien. La solution serait peut-être à chercher du côté de propositions tarifaires plus souples, personnalisées, sans engagement.

Certains réseaux, comme celui de Belfort-Montbéliard en France ou de Brême en Allemagne, ont adopté la post-facturation. Les voyageurs doivent se munir d'une carte à puce, et le paiement s'effectue en fin de mois par prélèvement. Le voyageur ne paie donc que ce qu'il a consommé et la facture mensuelle peut être plafonnée.

Transports dédiés : massifs et flexibles

Transport à la demande ou transports dédiés apparaissent a priori comme la solution idéale en zone rurale ou périurbaine, ou pour répondre aux catégories de publics à besoins spécifiques. Or, dans les deux cas, le service ne contente ni les clients ni les autorités organisatrices. Faute d'information, la clientèle cible ignore trop souvent l'existence de ce service ou son mode d'utilisation. Son coût pour la collectivité dissuade souvent la poursuite ou l'extension des services. L'expérience réussie de Connexion aux Pays-Bas prouve que la quasi-industrialisation du TAD, avec une réservation très flexible, une heure à l'avance, peut assurer le volume d'activités néces-

³ La Fondation de France, créée en 1969, soutient des projets concrets et innovants qui répondent aux besoins des personnes face aux problèmes posés par l'évolution rapide de la société. Elle agit dans trois domaines : l'aide aux personnes vulnérables, le développement de la connaissance et l'environnement.

saires à la pérennisation du système. A plus petite échelle, le système montre ses défauts : peu connues du plus grand nombre, elles n'encouragent pas les financeurs à continuer. Quant aux transports dédiés, ils souffrent bien souvent d'un fonctionnement chaotique (défauts de qualité de l'accompagnement, manque de ponctualité).

Le transport accompagné relève des services à la personne. Cette prestation permet de sécuriser les déplacements de bout en bout. L'accompagnateur reste avec la personne durant tout le déplacement, et l'aide également à son retour à la maison. Un partenariat entre collectivités locales, caisses de retraite ou mutualistes, et prestataires de services permet de garantir un prix raisonnable.

La mise en place d'un véritable diagnostic mobilité personnalisé constitue un outil efficace dans la définition des besoins, ce qui constitue une source d'information fine et précieuse pour l'opérateur.

/ Confort et accessibilité. La sécurité avant tout

C'est le scénario cauchemar des seniors dans les bus ou les trams : une bousculade ou un coup de frein, une mauvaise chute... Les réseaux regorgent de plaintes. De fait, le succès des bus de centre-ville, de taille réduite ou des navettes ponctuelles (dessertes des marchés) rassure la clientèle âgée, demandeuse d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs. La directive européenne n° 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil⁴, dite directive bus et cars, a rendu impérative l'accessibilité complète aux services de transport pour 2015. Dans certains pays comme en Angleterre, les véhicules sont de plus en plus accessibles ; cela n'est pas encore le cas en France. Et ce n'est pas parce que les véhicules sont accessibles que le territoire l'est...

Les Diablines d'Aix-en-Provence, dans le sud de la France, navettes électriques de centre-ville, sont particulièrement prisées par les personnes âgées, qui constituent la moitié de leur clientèle, pour des rendez-vous médicaux ou des courses. D'une manière générale, ces navettes valorisent le citoyen-senior (écologiques, silencieuses, spatieuses) et le rassurent (espace intérieur bien conçu, places assises, rampes d'appui, information embarquée).

> EXEMPLE FRANÇAIS, LA LOI SUR L'ACCESSIBILITÉ : 2005, 2015,...

La loi sur l'accessibilité⁵, votée en 2005, impose aux différentes collectivités locales de rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement dans un délai de 10 ans, soit pour 2015. Avec toutefois une précaution du législateur : « sauf impossibilité technique avérée ».

A mi-parcours, il est vraisemblable que le délai de 2015 sera très difficile à tenir, essentiellement pour des raisons financières, puisque la loi n'a pas organisé le financement, mais aussi à cause du retard dans la promulgation des textes d'application.

Ce retard serait dommageable par rapport aux attentes des personnes concernées et mettrait la France en retrait par rapport à d'autres pays européens qui, eux respectent mieux leurs engagements dans ce domaine.

/ Information et proximité

Difficile de généraliser le rapport des seniors à l'information sur la mobilité. A priori tous veulent des panneaux horaires plus lisibles et davantage de présence humaine dans les gares et les stations. La complexité des offres tarifaires et la multiplication des itinéraires appellent en effet souvent à des éclaircissements de la part des Autorités Organisatrices ou des opérateurs. Si un certain nombre d'entre eux maîtrisent désormais très bien l'outil Internet, l'unanimité est là pour exiger une aide massive en cas de situation perturbée, qui constitue un cauchemar pour le senior. Finalement, là encore rien de bien spécifique, le senior peut très bien se débrouiller seul si l'information et le service sont fluides, mais au moindre grain de sable il exige une prise en charge adaptée.

Les seniors aiment recourir aux conseils du conducteur de bus, voire simplement échanger un bonjour avec lui ou entendre de sa part la confirmation de son itinéraire. Toujours le même besoin de réassurance, qui peut paraître contradictoire avec certaines méthodes de rotation des effectifs. D'où la pratique de plus en plus répandue, notamment pour les bus de quartier, de

⁴ Directive 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil, concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises, et modifiant les directives 70/156/CEE et 97/27/CE, 20 novembre 2001

⁵ Loi n°2005-102 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, 11 février 2005

maintenir les conductrices et les conducteurs plus longtemps sur une ligne, car ils sont les premiers interlocuteurs, très appréciés. Les opérateurs demandent par conséquent plus de disponibilité à leurs agents, au-delà de leur mission initiale de conduite.

/ Regard : l'ambivalence du senior

Libéré du temps contraint mais désireux de rester dans le temps social ; soucieux de vivre autrement, mais au milieu des autres...

La retraite. Le mot porte en lui l'ambivalence de cet âge de la vie. N'est-ce pas l'abandon du combat ? Le senior s'est retiré des affaires et par là il s'est libéré des contraintes du temps, des exigences de productivité et d'efficacité. Mais de ce fait il se situe à côté des rythmes et des comportements sociaux communs. Et il lui faudra trouver sa place.

Trouver place aussi dans les transports. La mobilité des seniors est fort emblématique de l'ambivalence que l'on peut formaliser en distinguant différents « âges », celui de la retraite active et celui de la dépendance croissante dans la grande vieillesse. Mais en réalité on peut découvrir cette même ambivalence en chaque senior, dans son rapport aux autres – à l'altérité, en ce qu'elle peut être vécue comme adversité ou comme relation d'aide –, un rapport à la technologie, à l'espace et au temps.

Les seniors vivent dans un autre temps que les actifs, un temps qui leur est propre. Avec la vieillesse, disait déjà Montaigne, cesse « l'embesognement » et vient le temps des loisirs et du temps libéré ; et tandis que l'homme qui travaille se perd d'impatience, l'homme âgé est conscient de la valeur du temps. Le temps est bien entendu ce qui altère, use, transforme et corrompt ; et il s'agit là du temps qui s'écoule inexorablement, du temps des physiciens. Mais il y a aussi le temps vécu subjectivement par chacun, relativement à lui, à son humeur et à son occupation. Le senior de ce point de vue a du temps. Il le prend, le tient en main et c'est le sens même du mot « maintenant ». Le senior vit dans son maintenant, c'est pourquoi il a pour lui la patience. Atout de taille dans le monde de la mobilité où le temps de l'attente, pour un actif, est vécu comme une impuissance.

Et pourtant, le senior vit mal le fait d'être dans un temps autre que les actifs. Nombre d'entre eux ne persistent-ils pas à voyager les jours de grand départ, comme pour « en être encore » ? L'âge de la

retraite venu, l'on se sent de plus en plus étranger aux logiques de stress, de rapidité et d'efficacité qui sont sensibles dans le rapport des jeunes et des actifs aux moyens de transport. Là encore, cette même ambivalence : libérés du temps contraint, les seniors savent attendre et prendre leur temps, et pourtant ils souffrent d'être retirés et privés du temps de la vie sociale active.

L'on raille communément la difficulté qu'éprouvent les seniors à modifier leurs habitudes. Mais le même trajet, à pied ou en tramway, le même geste toujours répété – le compostage du billet et le petit mot au conducteur – participent pour bien des seniors d'un rite nécessaire et bénéfique. La répétition fait le rite, et constitue un élément fondamental de socialisation. La peur du changement est la peur que l'ordre de la vie se rompe parce qu'un élément perturbateur a fait irruption. Qu'un rite disparaisse et ne soit pas remplacé par un autre rite, et c'est un déclin vécu et ressenti comme tel par le senior. De là l'importance capitale en situation de modification de l'accompagnement par un membre de l'entourage, ou bien par un professionnel. De même le refus de la technologie, du téléphone portable ou d'Internet est à la fois la marque d'une incompréhension du progrès et de la marche du temps, et aussi une forme de résistance. Ce refus manifeste la volonté de maintenir des hommes de chair et de sang, en lieu et place des machines : car avec d'autres hommes s'échangent des paroles, des regards, de la bienveillance ou de la malveillance, mais du sentiment toujours. Manière de rompre la solitude dans laquelle vivent certains seniors. En cela s'exprime encore un besoin de socialisation, au-delà d'une simple résistance passive à tout progrès technique.

C'est que, au fond, la reconnaissance par la société des besoins spécifiques des seniors est paradoxalement une offense qui leur est faite. Le dispositif spécifique mis en place pour le senior est reçu par lui : il le renvoie à son âge, à la diminution du champ des possibles. Il le contraint à se reconnaître comme vieillissant. Dès lors il lui faudra accepter la perte prochaine et possible des facultés, vécue comme une perte de dignité. Au-delà, c'est une moindre maîtrise de son environnement, de son corps, des mouvements et de ses choix qui est engagée. Le stoïcien Sénèque engageait déjà à la sagesse : « Je fais en sorte de ne pas vouloir dans ma vieillesse les mêmes choses que dans mon enfance ». Vouloir autre chose, vivre autrement, avec les autres et au milieu d'eux, voilà le défi. ■

BIBLIOGRAPHIE

- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise et Maison de l'Emploi et des Services Publics Rhône Sud, Document d'analyse, Données 2008, juin 2009.
- Conseil d'Orientation des Retraites, Retraites : questions et orientations pour 2008, 4ème rapport, janvier 2007.
- GART, La mobilité des seniors, Besoins de déplacements liés au vieillissement de la population, sous la direction de Sandrine Garnier, octobre 2009.
- TRANSDEV/IPSOS, Etude réalisée auprès d'un échantillon national représentatif de 7 000 personnes âgées de 15 ans et plus dans sept pays (Allemagne, Espagne, France, Grande-Bretagne, Italie, Etats-Unis, Japon (1 000 personnes interrogées en ligne par pays), juin 2009.

ANALYSE ET SYNTHÈSE



- **Marie-Catherine Beaudoux**

Directrice Innovation & Stratégies Métiers/Produits, Veolia Transdev
marie-catherine.beaudoux@veoliatransdev.com



- **Hugues Deleu**

Directeur du Laboratoire des Mobilités, Veolia Transdev
hugues.deleu@veoliatransdev.com



POUR DES MOBILITÉS SOCIALEMENT RESPONSABLES

Le Mobility LAB observe et analyse les tendances liées à la mobilité sur un grand nombre de pays. Point de rencontre et d'échange entre recherche et expériences du terrain, il enrichit sa vision des attentes des citoyens et des collectivités pour définir de nouvelles réponses à leur apporter.

Contact : Marie-Catherine Beaudoux (+33) 01 41 09 24 90 / mobilitylab@veoliatransdev.com
Mobility LAB, Direction Innovation et Développement Durable
9, rue Maurice Mallet – 92445 Issy-Les-Moulineaux Cedex • www.veoliatransdevlab.com



Imprimé sur papier
Cyclus Print 100% recyclé.