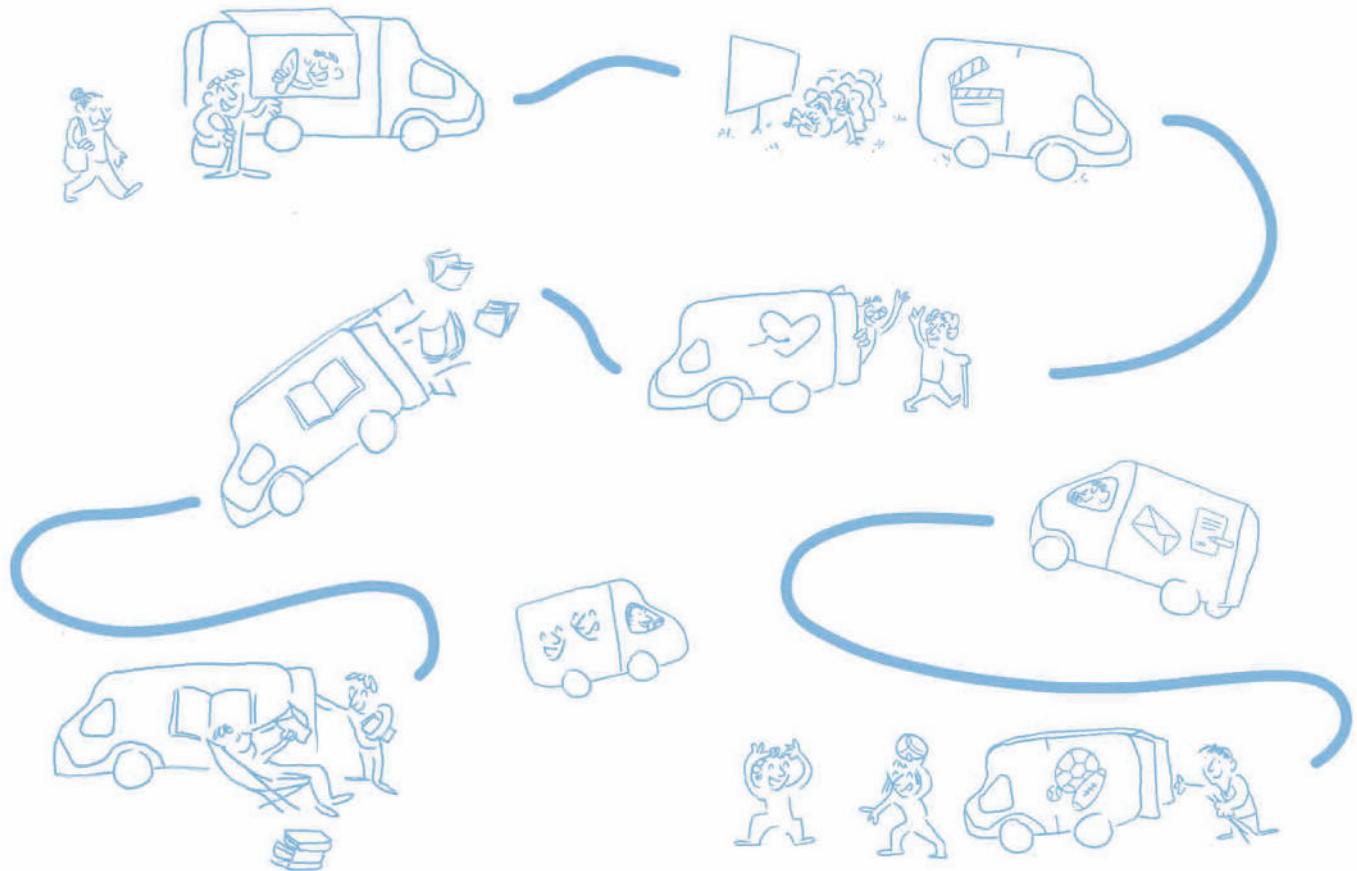


# Les Roulottes

*Amener les services là où il en manque*



## Atelier territorial Master AMUR

---

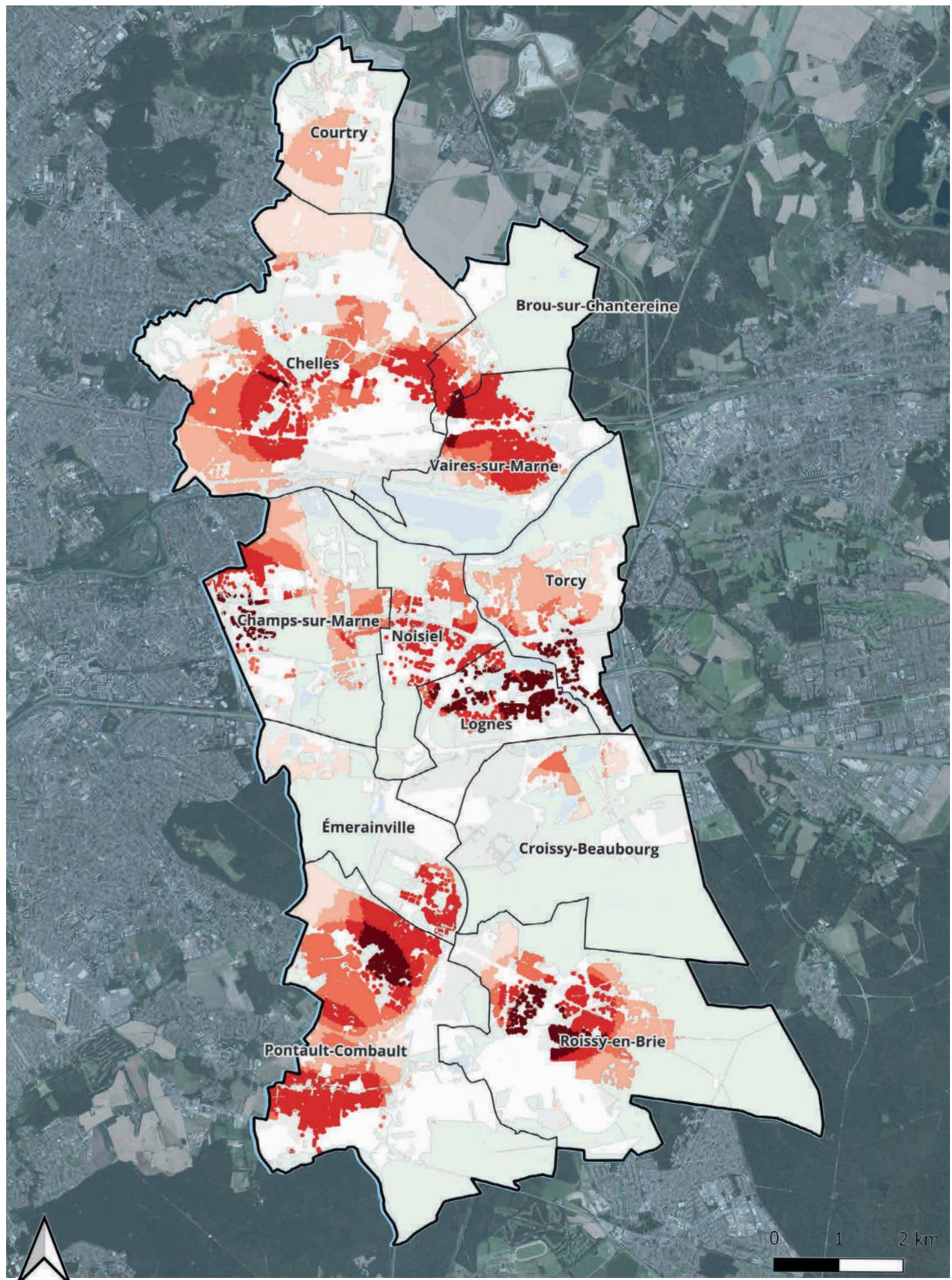
### Commanditaire

Communauté d'agglomération Paris Vallée de la Marne

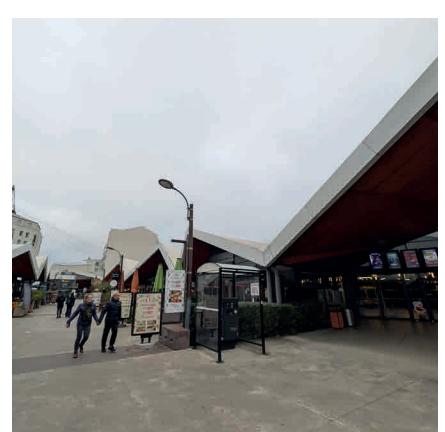
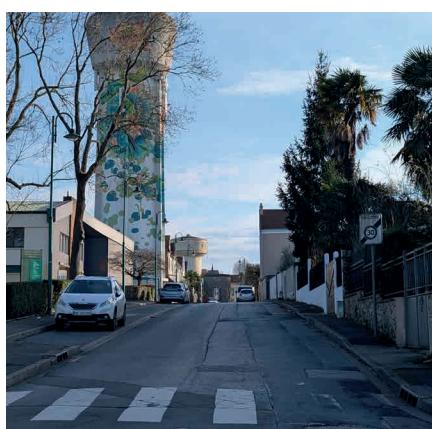
### Étudiants du Master AMUR

Mathieu Breuzin, Louis Deschamps, Simon Gomez, Romane Jouhier, Salma Mbarki

# Immersion cartographique



# Immersion photographique



# Table des matières

<b>L'accessibilité.....</b>	<b>2</b>
Définir l'accessibilité.....	2
<b>L'accessibilité sur notre territoire.....</b>	<b>3</b>
<b>Analyse quantitative : mesurer le potentiel d'accès aux aménités essentielles .....</b>	<b>3</b>
Distribution hétérogène des opportunités.....	3
<b>Analyse qualitative : définir les besoins des habitants à travers le questionnaire.....</b>	<b>3</b>
Un territoire aux besoins variés et disparates.....	4
Un territoire marqué par un manque d'engagement .....	4
<b>Une réponse aux enjeux d'accessibilité : les roulettes....</b>	<b>5</b>
Une dépendance à la voiture qui ne dérange pas .....	5
<b>Détermination des activités .....</b>	<b>5</b>
<b>Présentation et fonctionnement des roulettes .....</b>	<b>6</b>
Présentation générale .....	6
Des services qui viennent aux habitants.....	6
5 roulettes, 7 services.....	6
Modèle économique de l'ensemble du projet .....	7
<b>Gestion des roulettes Utilisation de l'espace public .....</b>	<b>10</b>
Logistique et co-construction .....	10
Quelques associations potentielles.....	10
<b>Un projet reproductible .....</b>	<b>10</b>
Le projet : une expérimentation adossée à un travail de recherche.....	10
Suivi du projet.....	10
Indicateurs de réussite ou d'échec.....	11
Adaptation de l'offre.....	11
<b>Retravailler l'accessibilité du territoire: la roulotte comme outil flexible d'expérimentation .....</b>	<b>12</b>

# L'accessibilité

## Une définition adaptée au territoire

L'accessibilité constitue un enjeu central dans la construction d'un territoire plus juste et inclusif. C'est dans cette perspective que s'inscrit notre projet au sein de la « Communauté d'Agglomération Paris - Vallée de la Marne (CAPVM) ». Dans un contexte marqué par des disparités territoriales fortes, nous cherchons à améliorer la distribution des services dans le territoire, en proposant un dispositif souple et évolutif : les roulettes.

Ces roulettes, des camionnettes itinérantes équipées pour accueillir différents services (santé, culture, sport, boulangerie...), identifiés comme importants pour les habitants, sont déployées là où ils manquent. Ce projet vise à réduire les distances, physiques comme symboliques entre les habitants et les services. Le dispositif que nous proposons est évolutif : les lieux d'arrêt et les activités proposées s'enrichissent, se modifient ou se réorientent en fonction des retours des habitants.

### Définir l'accessibilité

Pour appréhender le sujet de l'accessibilité, nous avons décidé de nous baser sur la définition du droit à l'accessibilité :

« L'accessibilité est le droit de chaque individu à accéder aux ressources et aux opportunités qui lui permettent de mener la vie qu'il souhaite. »

- Caroline Gallez

Ainsi, l'accessibilité repose d'abord sur la compréhension des besoins des habitants « la vie qu'il souhaite » avant d'essayer d'y répondre grâce à trois leviers complémentaires :

- « Ressources et opportunités » : diversifier l'offre de services (commerces, lieux de convivialité, espaces publics) selon les attentes et contraintes ;
- « Accéder » : cela comprend l'optimisation de la localisation ;
- Lever les barrières physiques et temporelles par les modes de desserte (transports, distances)

Nous avons l'intention d'apporter les services aux habitants. Dans ce sens, le modèle de la ville du quart d'heure propose une vision séduisante d'un territoire où chaque habitant accède en quinze minutes à ses aménités essentielles à pied ou en vélo. Cette approche, pensée pour les contextes urbains denses, trouve ses limites dans des territoires moins compacts et plus étendus comme celui de la CAPVM.

Les espaces périurbains, caractérisés par des formes urbaines étalées en tache d'huile, constituent des territoires largement spécialisés et fortement dépendants de l'automobile. Cette organisation spatiale limite la diversité des usages et complique la mise en place de mobilités douces au quotidien ou l'utilisation des transports en commun.

Dans ce contexte, la transposition d'une méthodologie de projet fondée sur le modèle de la ville du quart d'heure apparaît difficile. La démarche de « l'aller vers » constitue alors une réponse pertinente aux carences identifiées, en permettant de dépasser la logique de centralités fixes et de rapprocher les services, les usages et les actions au plus près des habitants.

Par ailleurs, nous souhaitons non pas définir les besoins des habitants en tant qu'urbaniste, comme dans la ville du quart d'heure, mais bien demander aux habitants quels sont leurs besoins.

Notre démarche vise donc à réinterpréter cette ambition et l'adapter à notre territoire avec une démarche d'urbaniste facilitateur.

-> **Notre intention** : rendre accessibles à toutes et à tous les aménités qu'ils ou elles considèrent comme essentielles dans un contexte de dérèglement climatique.

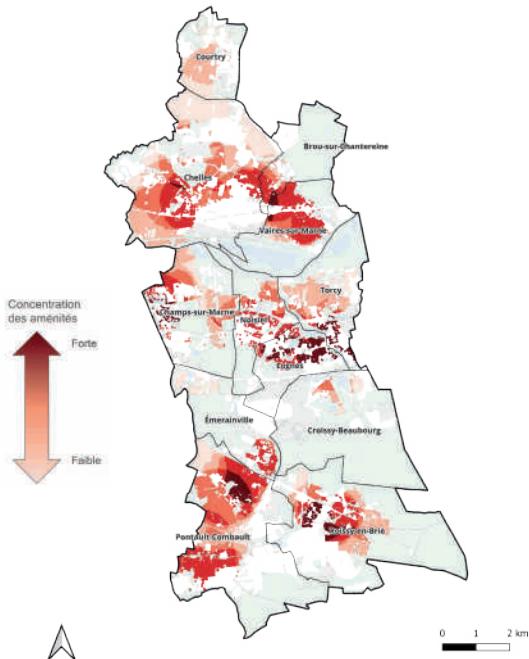
C'est dans cette perspective que s'inscrit notre projet au sein de la CAPVM).

Dans un contexte marqué par des disparités territoriales fortes, nous cherchons à améliorer la distribution des services dans le territoire, en proposant un dispositif souple et évolutif.

# L'accessibilité sur notre territoire

## Identifier les besoins des habitants

### Analyse quantitative : mesurer le potentiel d'accès aux aménités essentielles



Afin de mesurer l'accessibilité à l'échelle de la CAPVM, il faut faire une analyse quantitative sur les aménités essentielles. Par analyse quantitative, on entend la mesure du potentiel d'accès aux aménités, c'est-à-dire la manière dont elles sont réparties dans le territoire et leur proximité à pied pour les habitants. Par aménités essentielles, on entend celles dont on a besoin pour répondre aux différents besoins des citoyens, selon la pyramide de besoins d'Abraham Maslow.

### Distribution hétérogène des opportunités

Le fruit de cet analyse est la carte ci-dessus, où l'on peut identifier les lieux d'habitation les mieux et les moins bien desservis en aménités essentielles. Nous représentons ainsi la distribution hétérogène des ressources et opportunités dans la CAPVM. Ce constat nous permet d'expliquer également la forte présence de la voiture, nécessaire pour combler les distances entre les destinations et les résidences. Enfin, cette réalité met en évidence

des inégalités au sein du territoire, dans le sens où l'accessibilité aux aménités est souvent réservée aux automobilistes. Cependant, ces résultats sont à interpréter avec prudence car cette analyse définit au préalable les aménités essentielles. Or, nous nous attacherons par la suite à donner une appréciation subjective, en partant des besoins exprimés par les habitants du territoire.

### Analyse qualitative : définir les besoins des habitants à travers le questionnaire

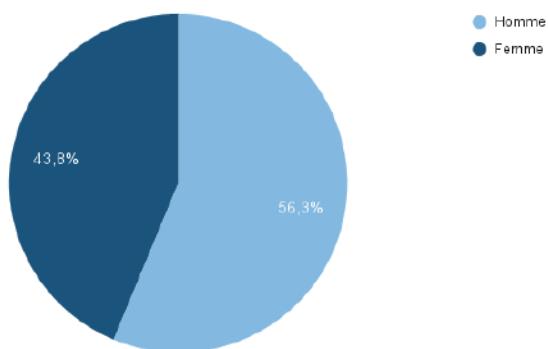
Nous voulions compléter l'analyse cartographique quantitative par une analyse qualitative et locale. Un questionnaire administré auprès des habitants nous a permis d'identifier leurs besoins en service. Ainsi, nous pourrons par la suite définir les lieux carencés en ces besoins.

Nous avons donc conçu un questionnaire avec des questions ouvertes afin d'avoir les perceptions réelles des habitants sur leurs besoins et éviter les biais d'une définition a priori des besoins, influencée par un idéal urbanistique.

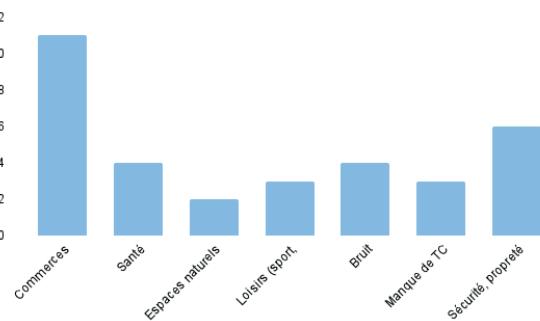
Nous avons cherché à avoir des réponses représentatives au niveau de la CAPVM, en interrogeant différentes tranches d'âge, profils socio-économiques et genre (voir graphiques). De plus, la CAPVM présente divers tissus urbains. Deux territoires emblématiques de l'hétérogénéité ont été choisis pour la passation du questionnaire :

- **Croissy-Beaubourg** : caractérisé par urbanisme pavillonnaire et profil socio-économique aisé.
- **Torcy** : caractérisé par un urbanisme hétéroclite avec des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), des zones pavillonnaires aux habitants moins aisés et un centre-ville.

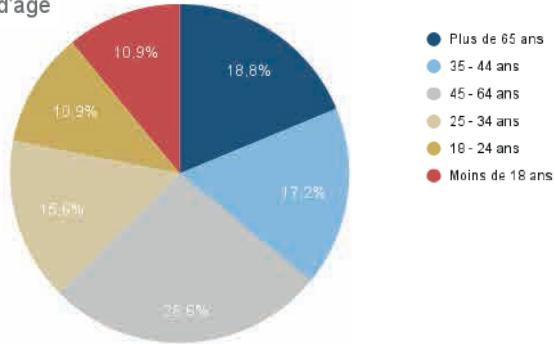
Genre



Pouvez-vous identifier les manques de votre quartier ?



Groupe d'âge



Les réponses du questionnaire montrent une importance centrale des commerces et des espacesverts pour les habitants. Concernant les manques en termes de services et d'aménités, on trouve à nouveau les commerces, dont les boulangeries, les loisirs comme le cinéma et le sport, et les services de santé. Notre posture de facilitateurs nous engage à être à l'écoute de la population. Ainsi, ces carences identifiées seront la base pour notre proposition de projet.

## Un territoire marqué par un manque d'engagement

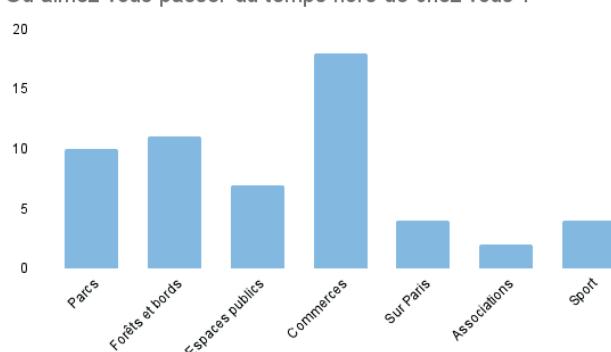
Les réponses au questionnaire présentent cependant des biais méthodologiques :

- Faible proportion de motorisés interrogés (30% dans le questionnaire vs 40% sur toute la CAPVM)
- Échantillon trop faible pour représentativité statistique (64 questionnaires)

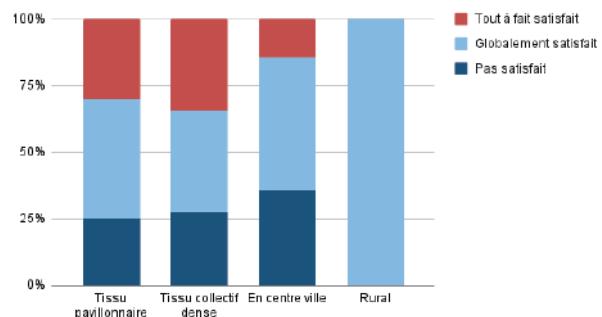
Les réponses du questionnaire sont donc à valoriser comme signaux forts plutôt qu'en tant que données absolues.

## Un territoire aux besoins variés et disparates

Où aimez-vous passer du temps hors de chez vous ?



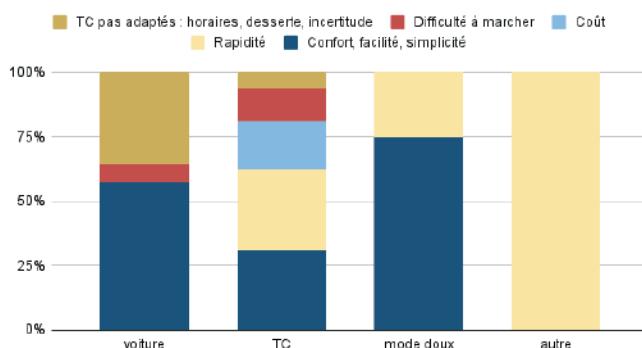
Ressenti global sur l'offre de services et aménités



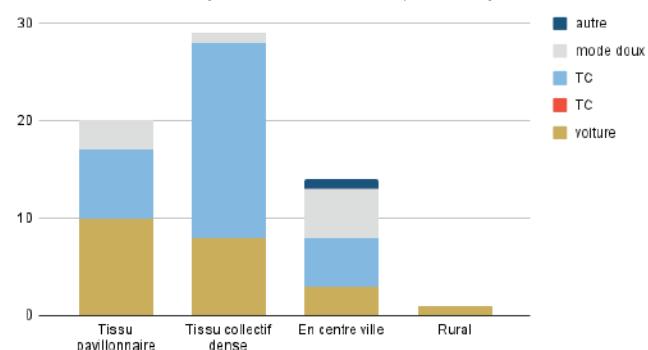
En analysant les résultats du questionnaire, nous avons été interpellés par la satisfaction globale des habitants vis-à-vis de leur accessibilité, alors même que l'accès à certains services peut être limité. Les avis se révèlent moins critiques qu'attendu, notamment concernant la répartition spatiale des aménités, chez les plus jeunes et à Croissy-Beaubourg (où l'analyse quantitative avait identifié des carences en aménités "essentielles"). Un constat de satisfaction dans l'ensemble est partagé par près de ¾ des répondants. Ce résultat nous oblige à nous questionner sur la manière dont nous allons aborder ce manque d'engouement des habitants.

## Une dépendance à la voiture qui ne dérange pas

Raison du choix de mode de transport principal



Quel mode de transport utilisez vous le plus au quotidien ?



La passation du questionnaire nous a permis de constater que la voiture est fortement ancrée dans les habitudes de déplacement des habitants. Elle ne constitue pas, une gêne ou un sujet de remise en question pour une large partie d'entre eux. « **La voiture, c'est la liberté** », « **la voiture, c'est mes jambes** », « **on est chez soi en voiture** ».

Toutefois, dans un contexte de transition socio-économique, nous souhaitons faire une contre-proposition à ce modèle tout-voiture. Ainsi, nous posons la limite de notre posture de facilitateur.

Nous avons donc pu déterminer les besoins des habitants en récupérant leurs ressentis à travers le questionnaire et par une première vision globale de la distribution des aménités. Mais toutefois, nous affirmons notre position d'expert en urbanisme en voulant répondre à la problématique de la dépendance à la voiture. Nous reviendrons dans la partie 3 à une analyse quantitative cartographique spécifique permettant d'identifier les lieux carencés pour chaque aménité retenue pour le projet.

## Une réponse aux enjeux d'accessibilité : les roulottes

Nous avons décidé de répondre au manque de services et à la difficulté de leur accès sans voiture par un projet : les roulottes. Ces camionnettes itinérantes permettent à différents types de services de se déplacer directement jusqu'aux lieux carencés.

Nous venons répondre à un objectif : réduire la relation espace/temps aux services pour les usagers de ces territoires.

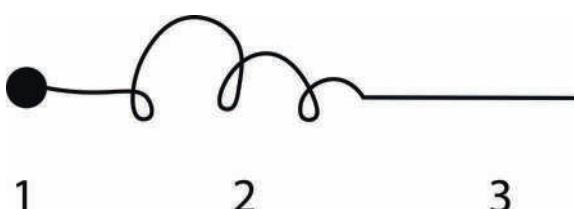
Le projet est pensé dans une démarche expérimentale et est donc phasé en trois étapes phares : l'**initialisation (1)** avec la conception du projet et l'achat des camionnettes, l'**itération (2)** avec la mise en œuvre des camionnettes, les retours des habitants et les ajustements, puis la **pérennisation (3)**.

### Détermination des activités

Nous avons déterminé les différents services proposés dans les roulottes à partir de l'étude des questionnaires et une analyse cartographique des carences.

Nous avons réduit la liste des aménités selon la possibilité de faire ces services en itinérance. Par exemple, concernant le besoin de distributeurs automatiques de billets, bien qu'il soit ressorti plusieurs fois lors des entretiens avec les habitants, cela est difficile à mettre en œuvre sous une forme itinérante, donc cette possibilité a été écartée.

Nous retenons donc, pour le choix des services proposés par les roulottes : **vente de pains, offre de sports, de soins, cinéma, bibliothèque, service postal et administratif**. L'ensemble est accompagné d'une roulotte **convivialité**, afin de créer de l'engouement autour du projet. Les roulottes permettent également de créer un espace propice à la réflexion et à l'imagination des habitants, ce qui était une limite que nous



avions identifiée durant l'administration des questionnaires.

## Présentation et fonctionnement des roulettes

### Présentation générale

Les roulettes sont un ensemble de camionnettes achetées et aménagées par la CAPVM, qui sont ensuite gérées par des opérateurs différents selon le service proposé (bibliothécaire, médecin ou boulanger par exemple). Chaque roulette a son propre itinéraire ainsi que des horaires adaptés. L'ensemble des horaires sont envisagés sur une semaine.

Nous nous positionnons en tant que CAPVM puisque l'emprise de ces services repose sur un territoire plus important que l'échelle communale, cela relève de l'inégalité entre les territoires, qui est une compétence s'exerçant à une échelle plus grande.

Sur les cartes, les bâtiments résidentiels sont classifiés selon la distance au service le plus proche pour un piéton : accessible à moins de 500m (bleu foncé), entre 500m et 1000m (bleu clair), et accessible à plus de 1000m (bleu très clair). Ainsi, cela permet d'identifier les lieux carencés en ce service et donc les différentes destinations de la roulette.

Les horaires du service, le nombre de lieux identifiés et la fréquence de passage ont permis de déterminer des itinéraires pour chaque camionnette.

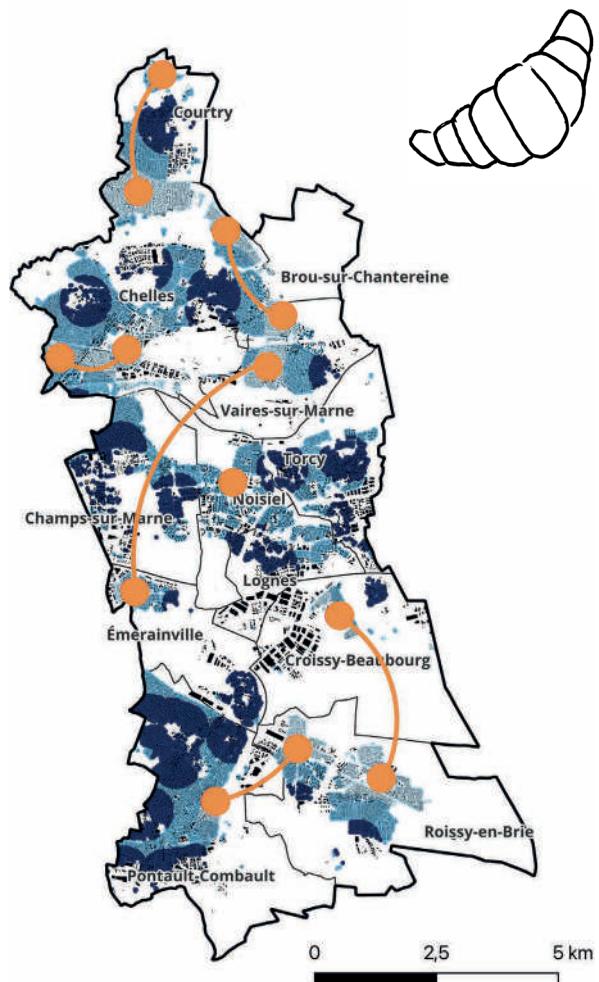
### Des services qui viennent aux habitants

Notre démarche vise à humaniser l'espace public en rapprochant les services des habitants. En favorisant la mixité d'usages et l'émergence de centralités temporaires, elle permet de répondre aux besoins du quotidien. Cette démarche de l'aller vers permet également la réduction de l'usage de l'automobile en agissant sur la localisation et le type d'offre. Notre démarche est donc à la fois :

- **Ascendante** : les habitants sont maîtres d'usage (identification des besoins, choix de vie)
- **Descendante** : par la proposition expérimentale et la position d'expert qu'on adopte (urbaniste facilitateur)

### 5 roulettes, 7 services

Nous allons expliquer le fonctionnement de l'ensemble des roulettes à travers un exemple spécifique.



La Boulotte (roulette boulangerie) est un point de vente de pain, viennoiseries et autres produits qui va se déplacer dans trois communes différentes chaque jour durant toute la semaine. Ainsi, en sept jours, elle aura apporté du pain dans 21 lieux carencés (boulangeries à plus de 500m de ce lieu). Les trois tranches horaires de vente envisagées sont 7h-10h, 15h-17h et 18h-20h pour essayer de se calquer sur les horaires de travail. Le nombre de personnes à cinq minutes à pied d'un point de vente de pain va augmenter de 13%, impactant plus de 14 000 personnes !

L'ensemble des autres services proposés sont expliqués dans le tableau dans la page suivante. La colonne "population impactée" donne le nombre d'habitants qui va être à moins de cinq minutes à pied du service grâce aux roulettes, et la hausse (en %) correspondante.

Certains services sont mutualisés : une seule

camionnette est utilisée pour dispenser deux services différents sur des créneaux horaires et des lieux différents. Par exemple, la roulotte accueillant la bibliothèque peut être vidée de ses étagères et accueillir des bureaux pour apporter une aide administrative aux habitants durant le reste de la semaine. Cela permet à la CAPVM d'économiser des ressources.

Enfin, il existe une dernière roulotte, la roulotte convivialité, qui permet de stocker du matériel, celui-ci pouvant être variable selon les événements (tables, chaises, bancs, poufs, jeux de société, snacks, ...). Cette roulotte va servir à créer des centralités temporaires, encourager les habitants à se déplacer vers les roulettes et construire de l'enthousiasme pour le projet.

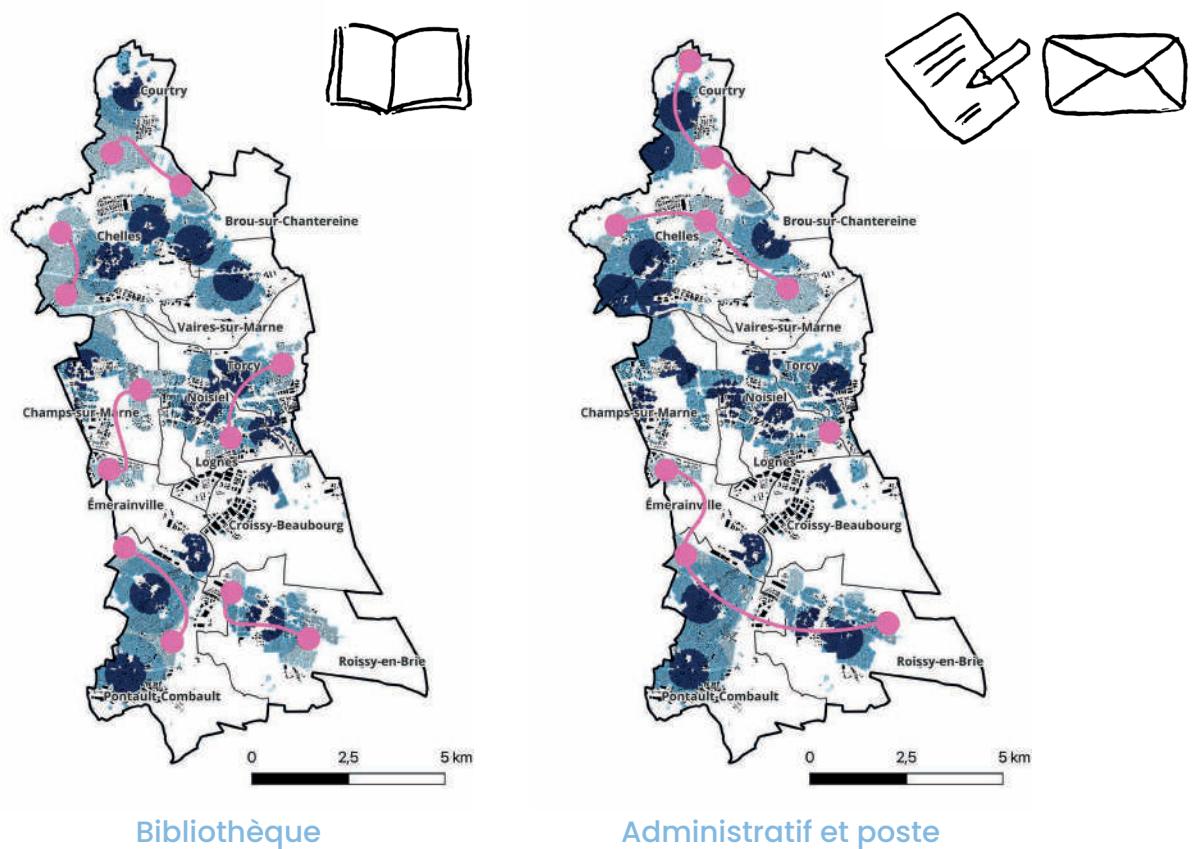
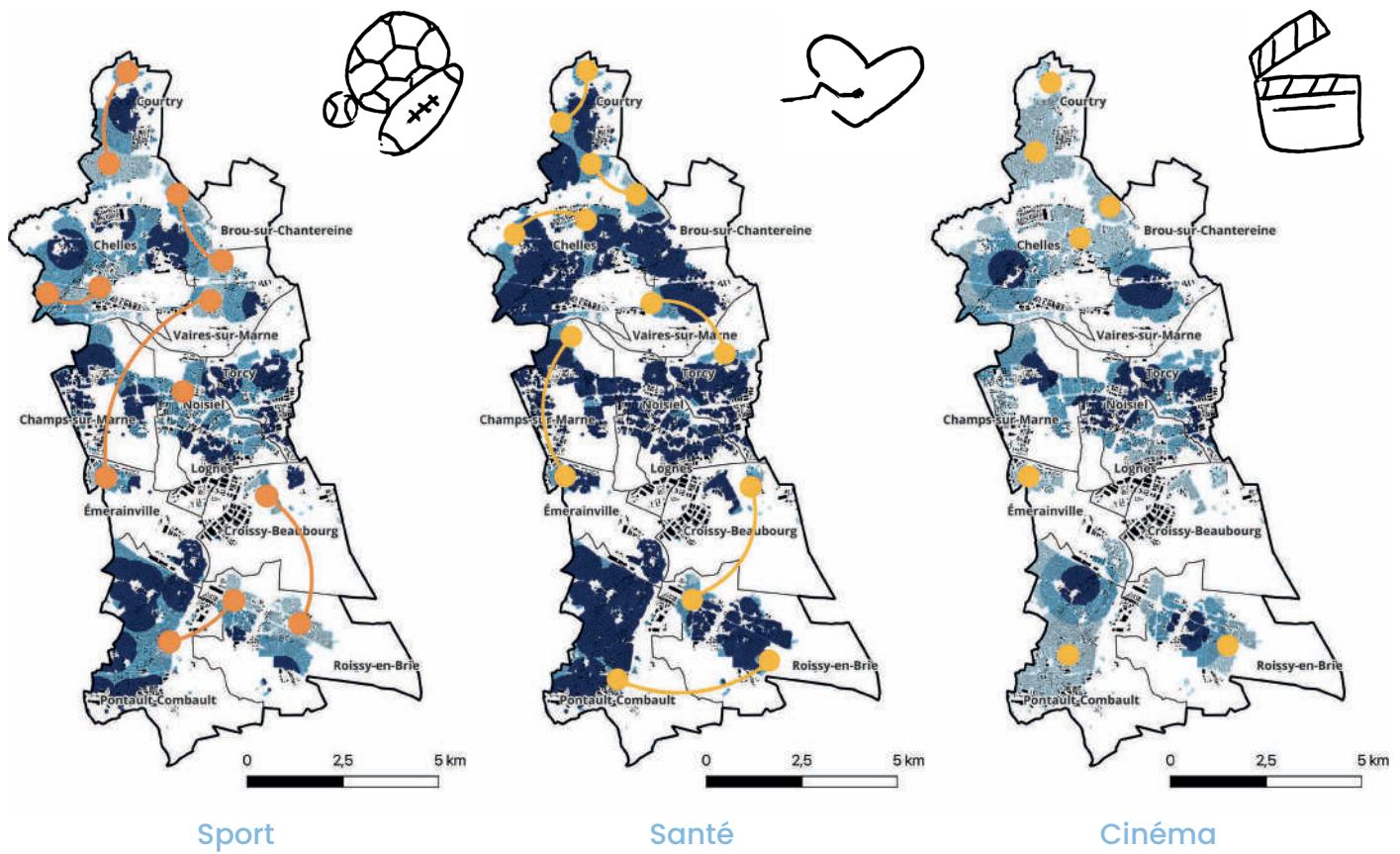
## Modèle économique de l'ensemble du projet

Compte tenu de sa vocation de service de proximité et de son inscription dans une logique d'intérêt général, le projet ne vise pas une rentabilité économique directe. Une analyse de faisabilité économique a toutefois été menée afin d'en apprécier les conditions de mise en œuvre. Les principaux postes de dépenses concernent l'investissement initial (acquisition des véhicules) et les coûts de fonctionnement, en particulier les charges de personnel. Les recettes reposent sur des subventions d'investissement, tandis qu'un cofinancement des communes est envisagé pour assurer le fonctionnement du dispositif.

DÉPENSES		PARTICIPATIONS - RECETTES	
<b>Investissement</b> Achat camionnettes : - Médicobus et bibliobus - 3 autres camionnettes	300 000€ 150 000€ 30 000€	<b>Investissement</b> Sub ARS / Etat Sub Ag Nat Sport	75 000€ 10 000€
<b>Fonctionnement</b> Salaires services + CAPVM Communication	5 000€/mois 10 000 €	<b>Fonctionnement</b> Loyers payés par médecins Contribution communes	1 000€/mois 3 000€/mois
<b>TOTAUX</b>	<b>490 000€ + 60 000€/an</b>	<b>TOTAUX</b>	<b>85 000€ + 48 000€/an</b>

## Description des services par roulotte

	Principe général	Acteurs impliqués	Nombre de créneaux	Jours de passage	Population impactée
Offre de sport	Une quarantaine de sports proposés, sous format de séances	Un ou deux animateurs selon le nombre de participants	2 : matin et après-midi	Toute la semaine	14282 hab +27%
Santé	Des séances proposées dans une camionnette aménagée en salle de consultation	Deux médecins se relayant dans la camionnette	2 : matin et après-midi	Toute la semaine	8657 hab +6,5%
Cinéma	Un écran, un vidéoprojecteur et des enceintes, transportables en soirée dans la roulotte santé ; séances de cinéma en plein air ou dans des salles communales	Cinémas municipaux	1 : le soir	Toute la semaine	6829 hab +39%
Bibliothèque	Une grande camionnette avec des présentoirs sur roulettes, possibilité de réserver des livres en amont ; la roulotte passe une fois toutes les deux semaines	Bibliothécaire, bibliothèques municipales	2 : matin et soir	Vendredi à dimanche une semaine sur deux	13117 hab +41%
Administratif et la Poste	Les présentoirs de la bibliothèque sont remplacés par des tables et chaises ; vente timbres et enveloppes	Un salarié chargé de l'administratif et la Poste	3 : matin, après-midi et soir	Lundi à jeudi	10323 hab +26%





La Boulotte. Source : Production AMUR

## Gestion des roulottes

### Utilisation de l'espace public

Les camionnettes déployaient leurs services dans l'espace public pour maximiser l'accessibilité et minimiser les coûts : contact direct avec un maximum d'habitants, visibilité immédiate, et identification facilitée d'emplacements opportuns, sans contrainte foncière.

Lors d'un entretien avec la responsable de la solidarité intercommunale de la CAPVM, nous avons compris que les services de solidarité étaient implantés selon les opportunités foncières. Ainsi, ce système de roulotte permet de s'extraire de cette contrainte foncière et de proposer les services directement là où ils sont carencés.

Cette utilisation de l'espace public nécessite une collaboration avec les communes pour obtenir l'autorisation d'occuper temporairement l'espace public.

### Logistique et co-construction

La CAPVM assure la logistique des roulottes et le démarchage des associations, mais délègue la gestion des activités aux opérateurs terrain (associations, commerçants, économie sociale et solidaire). Elle fournit l'espace mobile ; les recettes des ventes reviennent aux acteurs. Une pérennisation est visée via partenariats avec entreprises ESS, la CAPVM finançant si besoin les adaptations matérielles pour les roulottes.

### Quelques associations potentielles

Une collaboration entre la CAPVM et les associations locales présente un double

impact : elle permet, d'une part, de favoriser l'appropriation de l'espace public par des structures actrices des solidarités locales et, d'autre part, de renforcer un partenariat public-privé à l'échelle intercommunale.

La densité et la diversité du tissu associatif présent sur les communes constituent un levier pour la mise à disposition des activités identifiées lors du diagnostic. Nous avons pu effectuer des entretiens avec quelques acteurs du territoire (sport, administratif) qui nous ont confirmé l'intérêt du projet sur la CAPVM.



La camionnette Mobil'Sport ; Source: 78actu

## Une expérimentation adossée à un travail de recherche

### Un projet reproductible

Le projet s'adresse à un nombre d'habitants, qu'on peut estimer en fonction des zones desservies par les roulottes et de leur zone de chalandise. Cette quantification permet d'évaluer la portée réelle de l'expérimentation et la représentativité des données recueillies. L'expérimentation a vocation à servir de modèle reproductible, non seulement pour d'autres types de services, mais aussi pour d'autres enjeux territoriaux (gestion des aléas, accès à des équipements spécifiques, nouveaux usages itinérants, etc.).

### Suivi du projet

L'expérimentation sera suivie par un chercheur-médiateur.

Une passation de formulaire d'évaluation, ainsi qu'une carte du territoire invitant à l'identification de lieux jugés optimaux pour l'implantation de roulottes, seront mis à disposition des usagers.

Le formulaire se veut court et accessible, afin

de favoriser la participation.

Il pourrait inclure :

- Tranche d'âge
- Genre
- Motorisation (oui/non)
- Temps d'accès au service :
  - ◊ Moins de 5 minutes
  - ◊ Moins de 10 minutes
  - ◊ Plus de 10 minutes
- Mode de déplacement :
  - ◊ Voiture
  - ◊ à pied
  - ◊ Vélo
  - ◊ Transports en commun
- Niveau de satisfaction vis-à-vis du service
- Volonté de voir ce service devenir une habitude :
  - ◊ Oui
  - ◊ Non, besoin ponctuel
  - ◊ Non, service plus pratique ailleurs
  - ◊ Non, manque de temps
  - ◊ Non, horaires inadaptés
- Suggestions d'ajouts de services ou de produits

Proposition de lieux alternatifs plus adaptés, à l'aide d'une carte sur laquelle les usagers peuvent dessiner ou indiquer des points.

L'analyse et le suivi pourront être assurés par un chargé de mission au sein du service solidarité intercommunale de la CAPVM, en articulation avec des phases de terrain régulières.

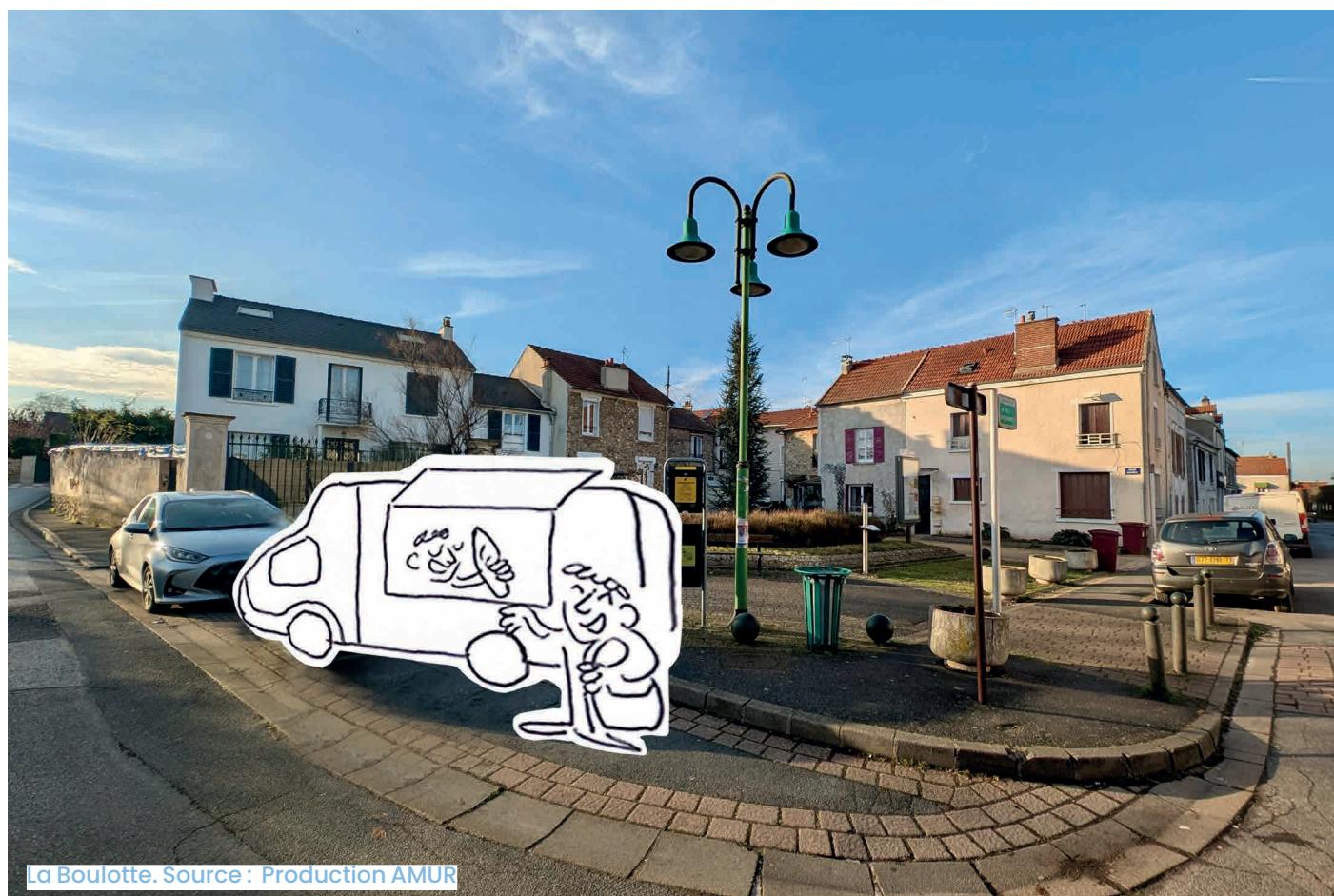
## Indicateurs de réussite ou d'échec

Plusieurs indicateurs permettraient d'évaluer l'expérimentation, notamment le taux de fréquentations des roulottes et la part des usagers prêts à en faire un usage régulier. On cherche également à évaluer la satisfaction des opérateurs (associations ou commerçants) à travers des facteurs tels que le volume de ventes et la définition de la zone de chalandise de chaque roulotte.

## Adaptation de l'offre

Le traitement des retours et les choix d'adaptation en conséquence s'appuieraient sur :

- Un diagnostic des formulaires
- Une analyse des cartes produites par les usagers
- Un comité de pilotage associant élus et acteurs locaux, chargé d'arbitrer les évolutions à apporter au dispositif



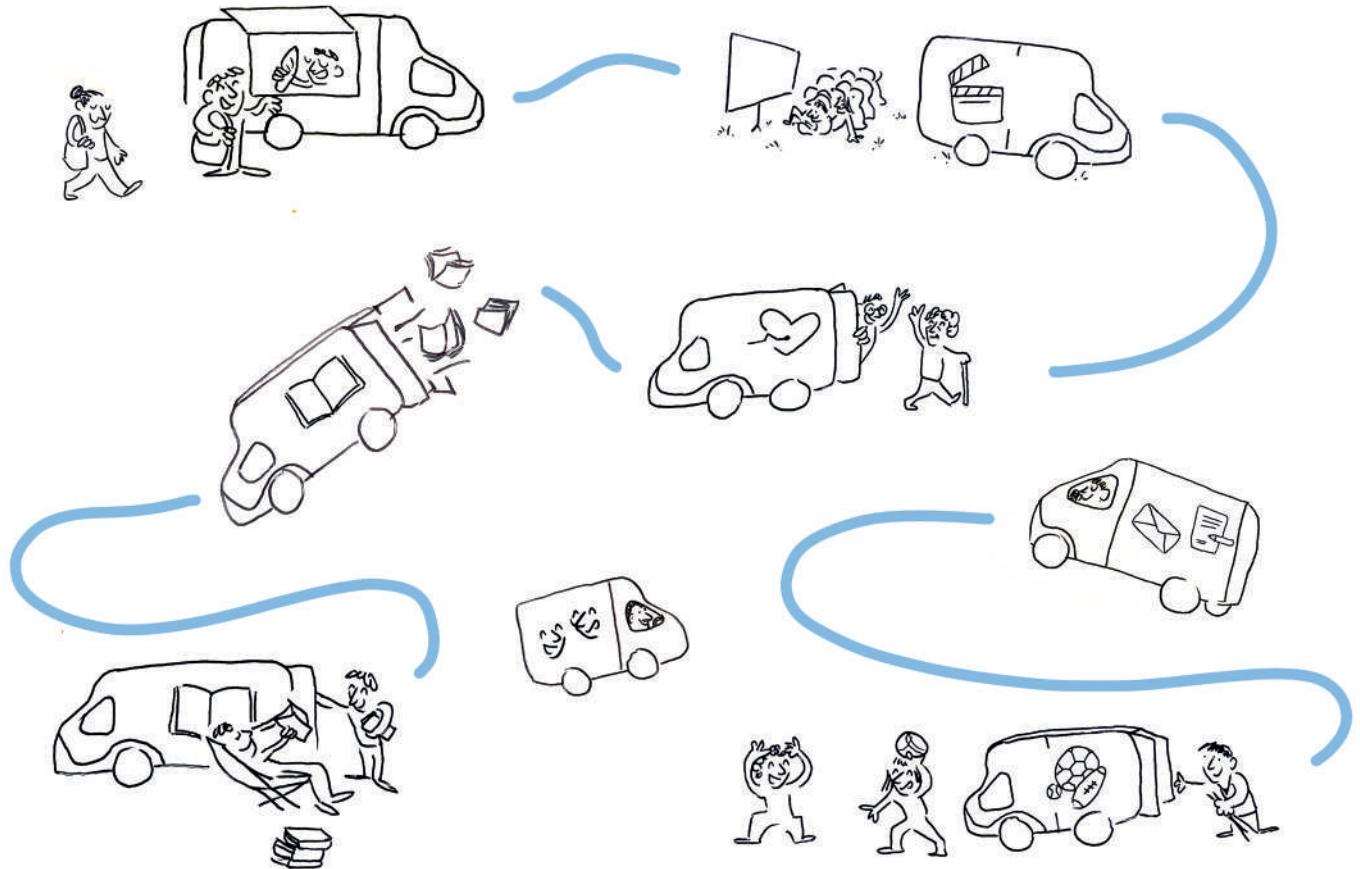
# Retravailler l'accessibilité du territoire : la roulotte comme outil flexible d'expérimentation

La notion d'accessibilité, entendue comme l'objectif d'offrir à chaque individu les ressources et opportunités lui permettant de mener la vie qu'il souhaite, trouve pleinement son sens dans le projet de roulotte.

À la suite d'un double diagnostic — qualitatif et quantitatif — nous avons identifié les aménités souhaitées à partir des réponses au questionnaire, selon une approche sensible, tout en les croisant avec la base INSEE des aménités existantes. Ce double cadrage, associé à des services pouvant prendre la forme de l'itinérance, nous a permis de sélectionner des lieux susceptibles d'accueillir des projets de roulotte et de répondre aux carences territoriales auxquelles les habitants sont confrontés.

La gouvernance de ce projet repose sur une mise en commun des acteurs. Le formulaire d'évaluation remis aux usagers lors de l'utilisation des roulettes permet la co-construction du projet, faisant de leur retour d'expérience un élément central du processus décisionnel. Cette démarche suppose de se donner le droit à l'erreur, grâce à une solution flexible, réversible et adaptable dans le temps, et de donner aux différents acteurs les moyens de s'approprier durablement cet outil.

Les roulettes ici présentées constituent ainsi une matérialisation souple des réponses apportées aux carences territoriales. En utilisant et en occupant l'espace public, leur objectif est double : répondre aux manques identifiés, mais aussi humaniser les espaces, favoriser la convivialité et renforcer les interactions sociales.



« L'accessibilité est le droit de chaque individu à accéder aux ressources et aux opportunités qui lui permettent de mener la vie qu'il souhaite. »  
- Caroline Gallez