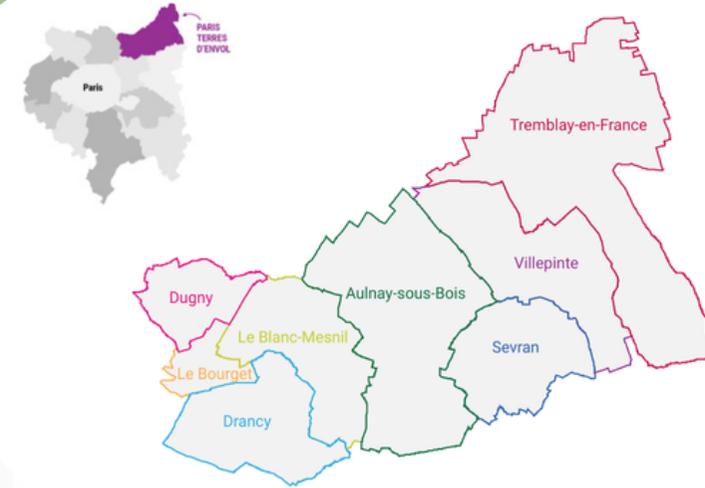


REÇENSEMENT DU PATRIMOINE ET CRÉATION DE PARCOURS CYCLABLES ET PÉDESTRES

EPT PARIS TERRES D'ENVOL

PARIS
TERRES D'ENVOL



La commande

Ce travail résulte d'une demande de l'EPT (Établissement public territorial) Terres d'Envol, visant à :

- **Répertorier, identifier** les éléments de patrimoine présents sur l'EPT
- Mettre en valeur ces éléments de patrimoine en les insérant au sein de **parcours de patrimoine pédestres et cyclables** traversant les différentes communes de l'EPT.

Objectifs

L'objectif principal est de réussir à **féderer les divers acteurs et usagers** du territoire autour d'un patrimoine commun, à l'échelle de l'EPT, pour que le patrimoine puisse être en mesure de « cimenter un groupe autour d'un projet » (Anne Sgard, 2010).

Public cible

Les usagers de l'EPT (habitants de l'EPT et des EPT voisins, travailleurs, étudiants...) constituent le public cible des parcours pédestres et cyclables.

Notre définition de patrimoine

Un ensemble de biens matériels ou immatériels, reconnus comme tel par un groupe d'acteurs qui lui accorde un ou plusieurs intérêts et qui souhaite le transmettre. Seul le patrimoine public a été retenu pour l'analyse. Ce choix s'explique par la volonté de mettre en valeur un patrimoine commun et accessible.

PHASE 1 : DIAGNOSTIC ET INVENTAIRE DE PATRIMOINE



ÉCOLE
D'URBANISME
DE
PARIS

Atelier FLAMM

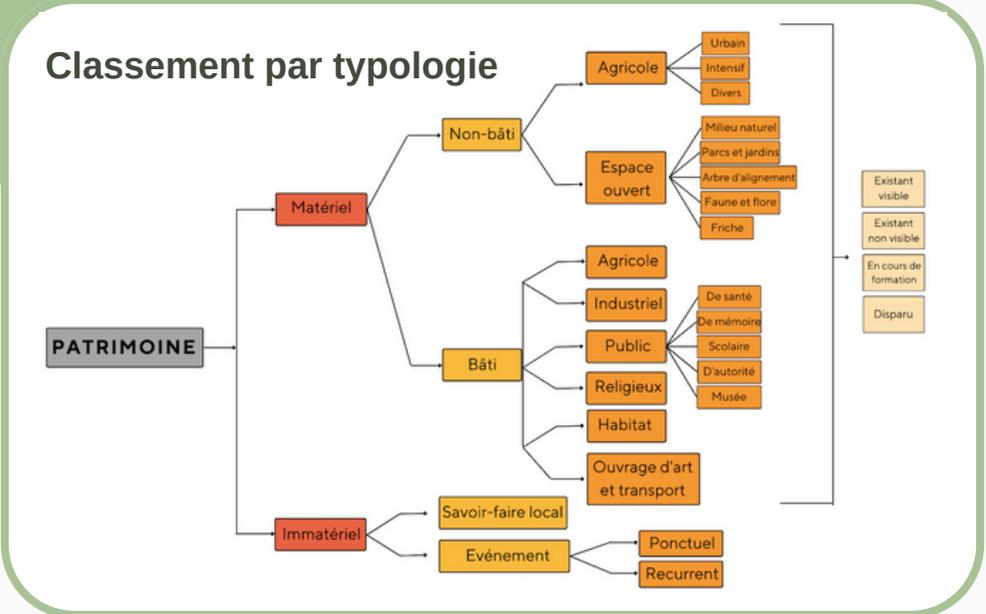
PHASE 1 : DIAGNOSTIC ET INVENTAIRE

CRÉATION D'UN OUTIL DE RECENSEMENT DU PATRIMOINE

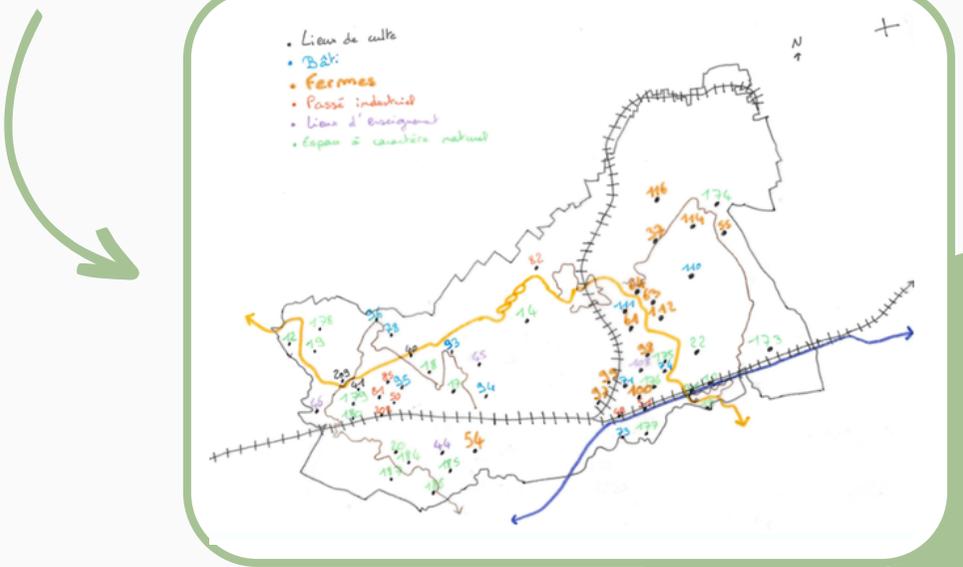
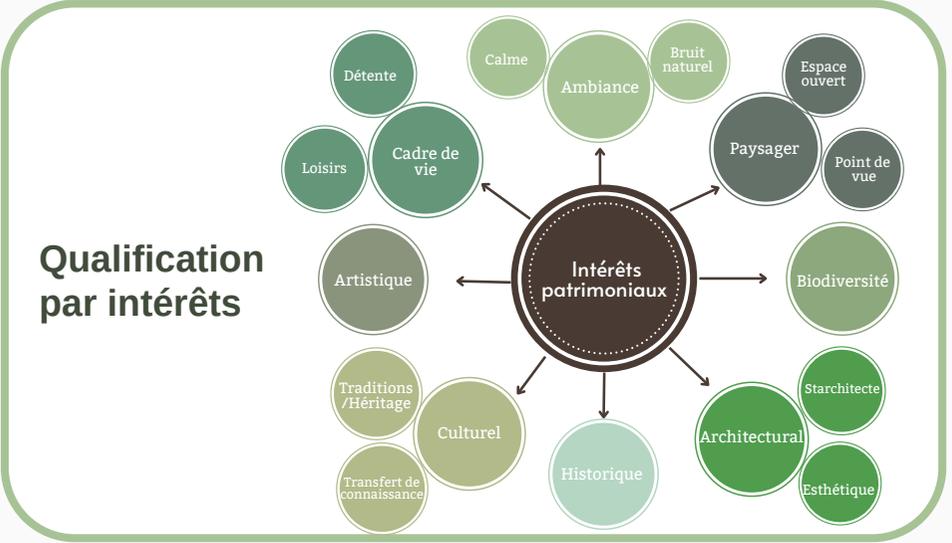
Afin de rendre compte de l'ensemble des éléments patrimoniaux à identifier sur le territoire de l'EPT, nous avons produit **un tableau de recensement**. Cet outil permet de recenser le patrimoine et a été réalisé en trois temps : le recensement, le classement par typologie et la qualification de l'intérêt patrimonial.

Du tableau à la carte

A partir du tableau de recensement, des cartes ont été produites afin de rendre compte de la diversité de patrimoines présents. Les réflexions sur les parcours de patrimoine se sont appuyées sur ces supports.

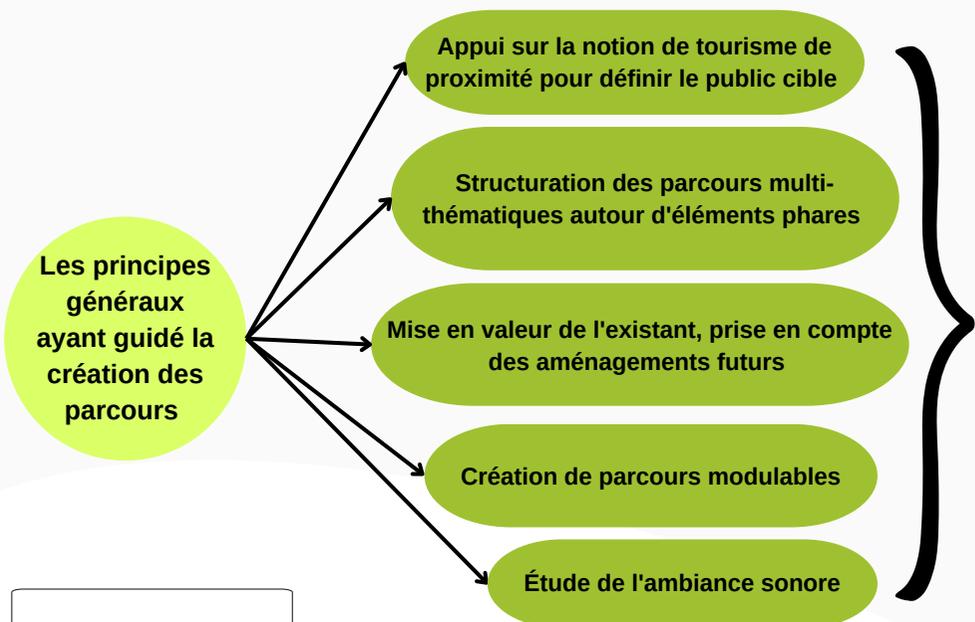


Caractéristiques		Typologie			Intérêts patrimoniaux		Source
Id	Nom	Forme	Nature	Fonction	Etat	Intérêt patrimonial	Précision
185	Hameau du petit Seligny	Matérielle	Espace non bâti	Espace ouvert - parc et jardin	Existant	Biodiversité	Atlas de la biodiversité 93 / Couvert arboré Corine Land Cover 2031
186	Cité de la Muette	Matérielle	Espace non bâti	Espace ouvert - parc et jardin	Existant	Biodiversité	Atlas de la biodiversité 93 / Couvert arboré Corine Land Cover 2032
187	Place du 19 mars dans la cité-jardin de Drancy	Matérielle	Espace non bâti	Espace ouvert - parc et jardin	Existant	Biodiversité	Atlas de la biodiversité 93 / Couvert arboré Corine Land Cover 2033
188	Musée de l'air et de l'espace	Matérielle	Espace bâti	Public - Musée	Existant	culturel / historique / loisir	Site internet de la ville de Drancy : cartographie interactive https://www.drancy.fr/que-faire-a-drancy/decouvrir-l-histoire-et-le-patrimoine-de-la-ville/balades-dans-les-quartiers-1065.html
189	Mémorial de la Shoah	Matérielle	Espace bâti	Public - Musée	Existant	culturel / historique / loisir	Site internet de la ville de Drancy : cartographie interactive (v.lien n°188)



PHASE 2 : CRÉATION DE PARCOURS ET PRÉCONISATIONS POUR LEUR MISE EN ŒUVRE

Démarche méthodologique



Les critères de sélection des parcours

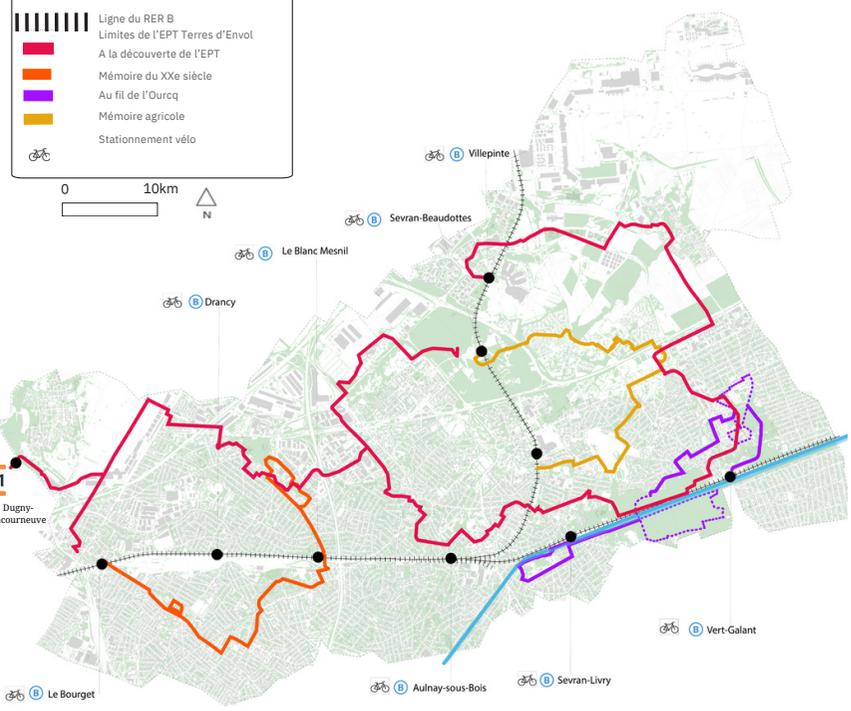
- Accessibilité physique :** Elle vise à mettre en cohérence les parcours avec les pratiques de mobilité des usagers et à prioriser les circuits accessibles au plus grand nombre.
- Accessibilité psychologique :** Indicateur complémentaire qui vise à concevoir le parcours de façon à ne pas décourager les usagers. Il comprend des déterminants subjectifs qui influencent les stratégies de choix modal des usagers (représentations de l'espace par exemple).
- Praticité :** Elle permet de procéder à des ajustements, en prenant en compte les deux premiers critères mais aussi d'autres facteurs (emplacements des éléments patrimoniaux, stationnements vélo, possibilité de faire un arrêt...)

Création de quatre parcours modèles

L'objectif est moins de fournir un tracé "clé en main" que de **transmettre une démarche méthodologique, dont les différents acteurs peuvent se saisir.**

Trois cartes à **usage technique** ont été produites, et quatre autres cartes sont à destination du **grand public.**

Ligne du RER B
 Limites de l'EPT Terres d'Envol
 À la découverte de l'EPT
 Mémoire du XXe siècle
 Au fil de l'Ourcq
 Mémoire agricole
 Stationnement vélo



Les parcours proposés

Au fil de l'Ourcq

- Mise en valeur du patrimoine à caractère naturel (Trame Verte et bleue)
- Pédestre ou cyclable
- 7 à 9 km

À la découverte de l'EPT Paris Terres d'Envol

- Valorisation de la richesse patrimoniale locale via la création de continuités cyclables à l'échelle de l'EPT
- Cyclable
- 13 à 25 km

Mémoire du XXème siècle

- Faire connaître au grand public les lieux de mémoire du territoire
- Pédestre
- 7 à 9 km

Mémoire agricole

- Mettre en avant le patrimoine agricole
- Cyclable ou pédestre
- Environ 8.5 km



PRÉCONISATIONS

Court terme



Long terme



Des objectifs transversaux

Connaître les pratiques de mobilité des usagers, créer une offre de loisirs accessible à toutes et tous



Accélérer la transition vers une mobilité plus écologique

Faire des enjeux de santé publique une priorité

Renforcer la cohésion territoriale

Mener une étude sur l'évolution de la mobilité intermodale, et sur le nombre de personnes possédant un vélo et en capacité d'en faire.

Analyser les résultats du diagnostic mené par le département (dans le cadre du "Plan Rebond 2") et définir des zones d'actions prioritaires en matière d'inclusion numérique.

Élargir aux huit communes les actions de sensibilisation sur la sécurité routière des cyclistes et des piétons.

Inciter les communes à candidater à l'Appel à projet "Fonds Mobilité Actives" et/ou candidater à l'échelle de l'EPT.

S'appuyer sur des associations locales PMR (Personnes à mobilité réduite) pour accélérer la mise en place des PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics)

Mettre à profit le savoir-faire des acteurs locaux dès l'étape de définition des tracés des parcours, par exemple lors d'ateliers participatifs.

Identifier des canaux de communication à l'échelle locale par lesquels la transmission auprès du grand public pourrait se faire.

Utiliser des déterminants subjectifs, prenant en compte des contextes socio-culturels spécifiques. Complémentaires aux déterminants objectifs (tels que le nombre de coupures urbaines ou l'évolution de l'accidentologie), ils peuvent enrichir les enquêtes mobilité.

Différencier la part modale vélo et deux-roues motorisés dans le Plan local de Mobilité (PLM).

S'associer à des acteurs locaux pour mener des actions de lutte contre l'illectronisme.

Sécuriser les accès aux gares via des aménagements, en particulier au Blanc-Mesnil.

Augmenter la part modale du vélo en favorisant l'implantation de stations de location de vélo dans les zones où la part des habitants possédant un vélo est la plus faible.

Promouvoir les parcours sous le prisme UFS (Urbanisme Favorable à la Santé), notamment sous l'angle de la valorisation des activités physiques et de plein air, et de la santé mentale.

Une fois la signalétique numérique réalisée, la compléter par une signalétique matérielle pour créer une véritable identité visuelle propre aux parcours (stickers par exemple).

Structurer une offre d'animation autour des parcours, pour fédérer les communes autour d'un patrimoine culturel à l'échelle de l'EPT et pour donner de la visibilité à une diversité de patrimoines immatériels.

