

## INTRODUCTION

Les petites villes sont espaces particulièrement vulnérables face aux crises, puisqu'elle se trouvent en périphérie des réseaux de la mondialisation. Paradoxalement, elles jouent un rôle très structurants à échelle local dans la mesure où elles concentrent les services (hôpitaux, supermarchés, lycées) qui permettent de faire vivre les populations rurales qui habitent autour. Il est donc primordial de les rendre plus résilientes.

Le rôle du développement local particulièrement semble être particulièrement propice à favoriser cette résilience. En effet, la mise en valeur des ressources propres à chaque territoire par des acteurs locaux permet de pallier l'isolement de ces villes en instaurant des réseaux économiques et sociaux à échelle locale.

Nous avons donc choisi de travailler sur la mise en valeur du patrimoine historique du Grand Verdun, un territoire très rural du département de la Meuse. Le choix de ce paramètre n'est pas laissé au hasard. En effet, les traces laissées par la seconde Guerre mondiale sur le territoires sont nombreuses : anciennes tranchées, monuments mémoriaux, etc. Les mettre en valeurs, dans une dynamique de tourisme mémoriel, semble donc être un choix judicieux de développement local.

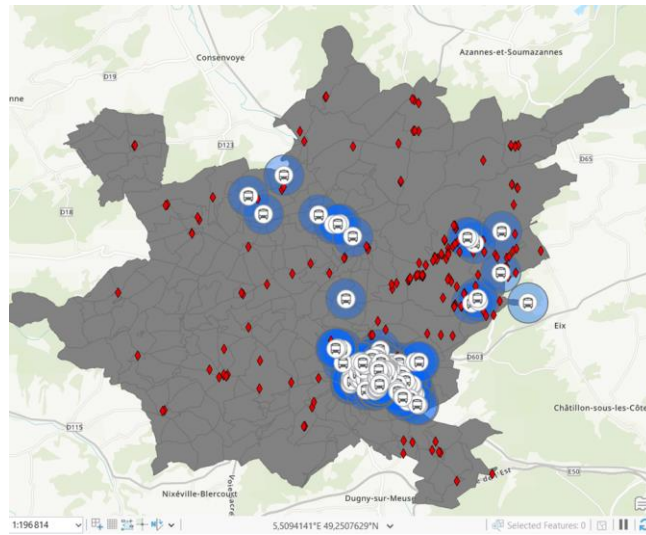
Pour les mettre en valeurs, il est nécessaire de permettre une plus grande accessibilité des patrimoines, c'est pourquoi nous nous sommes concentrés sur la desserte de ces lieux par les transports en communs. A travers ce travail, nous souhaitons évaluer la répartition des arrêts de bus en fonction des concentrations de patrimoine, et proposer de nouvelles lignes de bus qui sembleraient pertinentes pour permettre la desserte d'un plus grand nombre de lieux.

Nous avons travailler à partir de données issues de OpenStreetMap, de Cadastre Etalab et de transport.data.gouv.

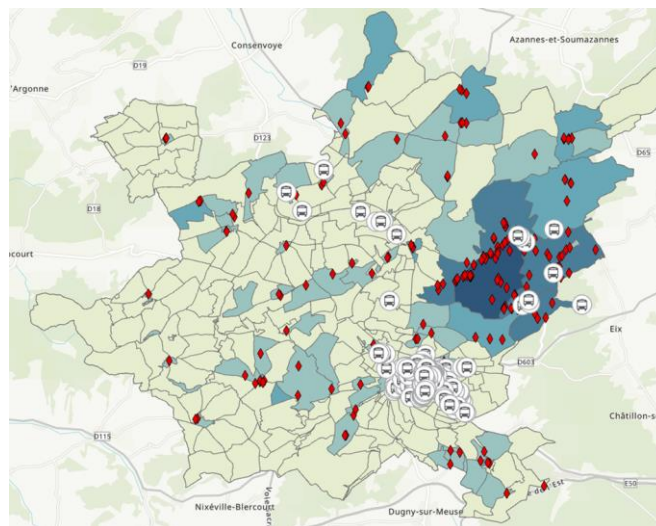
## RAISONNEMENT

Nous avons fait apparaître les patrimoines historiques ( symbole rouge) et les arrêts de bus sur une carte pour estimer leur répartition (carte 1). Afin de se rendre compte de leur accessibilité, nous avons créer un buffer de 1 km autour des arrêts de bus, en estimant qu'au delà de cette distance le lieux ne serai pas considéré comme accessible en transport en communs. On remarquera donc qu'une grande partie des territoires n'est pas desservie malgré la présence de patrimoines, comme par exemple la partie sud ouest, notamment sur la commune de Fromeréville-les-Vallons. CARTE 1

En jouant sur la possible de mieux se espaces qui concentrent historiques. Nous avons divisé Grand Verdun en sections que nous avons colorées en fonction du nombre de lieux de patrimoine qu'elles accueillent. Les plus claires sont dépourvues de patrimoines, tandis que les plus foncées en concentrent plus d'une dizaine. (CARTE 2)



symbologie, il est rendre compte des les patrimoines



A partir de cette carte choroplèthe, nous pouvons proposer de nouvelles lignes de bus (représentées en violet) qui passeraient par les sections concentrant le plus de patrimoines, en prenant le soin de les relier à des lignes déjà existantes, et à d'autres moyens de transport comme la gare de Verdun. Ces lignes permettraient de créer un véritable circuit touristique très vaste avec de nombreuses lieux de visites. Elles encourageraient la pratique d'un tourisme mémoriel qui pourrait nourrir une économie locale et rendre le territoire plus résilient. (CARTE 3)

