

Projet de Territoire

Une des missions essentielles du maire et de son équipe est de travailler l'évolution à moyen-long terme de la commune. A très long terme même, car certains investissements sont pour des décennies, voire plus : pensons par exemple à nos lignes ferroviaires qui ont pratiquement toutes un siècle, voire un siècle et demi.

Mais Fresnes ne peut penser son avenir à très long terme uniquement dans le cadre de son petit territoire. Il faudra donc que la réflexion soit beaucoup plus vaste, à l'échelle de la région et, si ce n'est de toute la France, au moins d'un grand bassin parisien.

A quoi servira cette réflexion

Les sceptiques, les désabusés et surtout nos concurrents auront beau jeu de dire que Fresnes ne peut pas transformer tout un périmètre aussi vaste et que son poids sera négligeable.

C'est un peu vrai à court terme, c'est complètement faux à long terme.

Imaginez :

- que nous élaborions un document simple, concis, lisible, avec des pistes de solution mêlant des technologies déjà éprouvées et fonctionnelles (le TGV, les métros automatiques et non une voiture "intelligente" dont on peut légitimement craindre qu'elle contraignent les piétons à rester chez eux ou à circuler dans des espaces réservés)
- que ce document apparaisse comme un document d'orientation fiable et "populaire" parce que élaboré avec le concours de l'ensemble de la population
- que ce document soit utilisé comme cadre pour tous nos projets fresnois.

alors il y a fort à penser que d'autres communes créent à leur tour leur document d'orientation long terme, comme bon leur semble. Elles auront peut-être des idées encore meilleures que les nôtres et nous pourrons alors nous en inspirer pour réviser le nôtre et progresser.

Au bout de quelques années, les instances supérieures (Métropole, Région, État) verront dans ces documents des matériaux de base pour bâtir des plans à très long terme et ainsi engager les premiers investissements, en particulier sur les transports et sur les réseaux de données à très très haut débit.

Le document étant assez court et bien structuré (aucun doute, nous y arriverons, ce fut mon métier), il sera très lisible par tous (c'est aussi pour cette raison qu'il pourra être repris par d'autres communes ou des instances supérieures) et, en plus, très facile à actualiser.

A quelle périodicité ? On pourrait envisager une révision annuelle, non au sens de tout recommencer à chaque fois, mais simplement de relire ensemble et de changer certains passages, soit au vu de ce qu'échafaudent d'autres communes, soit consécutivement à des idées nouvelles de solution qui nous viendraient par la suite.

Contenu de l'étude

Introduction : une réflexion qui inclut d'abord un vaste espace

A titre d'introduction, on tracera quelques esquisses de solution à très long terme incluant dans le cadre d'un vaste périmètre, disons celui d'un grand bassin parisien (jusqu'à la Normandie, le Nord, la Lorraine, la Bourgogne et le Val-de-loire), c'est-à-dire tout l'espace territorial situé à moins d'une heure de TGV de Paris.

Cela démontrera que dans une perspective de très long terme, il n'est pas du tout indispensable de densifier la ville, ce qui est la dernière lubie de nos technocrates parisiens, qui ont la mirifique idée que la banlieue gagnerait à devenir aussi dense que Paris.

On affirmera également qu'il n'est nul besoin de "construire la ville à la campagne", comme ce fut l'idée avec les villes nouvelles, puisque de vastes espaces en perte de population pourraient regagner en dynamisme avec une autre conception de l'aménagement du territoire

Enfin on rétorquera aux fortunés et aux bobos qui disent que la vie au-delà du périphérique leur serait insupportable, que ce n'est pas le nombre de fois où on va au concert, au théâtre ou aux expositions, qui justifie de devoir s'entasser dans un nombre réduit de m² tout au long de l'année : à une demi-heure de TGV de Paris, on peut tout aussi bien (et même bien mieux) s'offrir une petite escapade pour une soirée.

Si la voiture autonome fait beaucoup parler, elle n'est pas une solution écologique et encore moins une solution performante et fiable et ce au moins à l'horizon d'un siècle. Vous imaginez des véhicules autonomes qui circulent sans pilote humain dans nos villes ou sur nos nationales même à des vitesses pas trop élevées (inutile d'escompter les 300-400km/h des TGV) ? Il faudrait sinon interdire aux piétons et aux cyclistes de sortir de chez eux, s'ils tiennent à la vie.

Par contre les technologies (automatismes, capteurs, réseaux de données) pour mettre en place des navettes à grande vitesse automatisées existent déjà depuis longtemps, sont extrêmement fiables et peu onéreuses en exploitation.

Plutôt donc que de gigantesques et onéreux plans de construction de villes nouvelles, on se bornera à connecter toutes les villes petites et moyennes, avec les bourgs et villages environnants

Dans un rayon de 100, 200, 300 km pratiquement toutes les villes moyennes et petites, les bourgs et les villages, ont beaucoup moins d'habitants qu'autrefois (souvent deux fois moins). Rien qu'en revenant aux chiffres de population qu'elles ont eu à leur maximum, cela fait déjà un potentiel de logements considérable qui diminuera ipso facto la pression en région parisienne. Il n'est donc pas question de fantasmer sur la nécessité de construire de villes nouvelles : redonnons simplement vie et dynamisme à nos charmants villages, bourgs et villes de province en les rapprochant de Paris, via des navettes à grande vitesse et fréquentes (parce que automatisées).

De plus cela donnera l'occasion à nos provinces de relancer leur économie. Car l'exemple sur les loisirs indiqué supra, vaut également pour l'activité professionnelle :

- non seulement des salariés pourraient s'établir en province tout en travaillant à Paris (en venant tous les jours ou seulement 1-2 jours par semaine pour ceux qui travaillent dans des activités où le télétravail est possible)
- mais, en plus, des entreprises, notamment celles qui peuvent proposer du télétravail, pourraient choisir de se déplacer en province (moindre coût foncier, qualité de vie meilleure,...) en considérant qu'une demi-heure ou une heure de trajet confortable à longue distance pour leurs salariés, ne représente guère plus que les actuels temps de transport en région parisienne.

Comme ce projet dépasse largement le périmètre communal (et même métropolitain), on ne fera pas de longs développements. On se bornera à compléter un peu les quelques lignes ci-dessus afin de souligner l'extrême faisabilité (humaine, technologique et financière) de ces solutions, qui nécessitent seulement qu'on développe des réseaux régionaux et inter-régionaux de transports très rapides, à l'instar de ce que la France a su faire au XIX^{ème} siècle (il y a donc 150 ans), avec des moyens technologiques bien plus rudimentaires.

On en conclura - et c'est le but de cette introduction - qu'il est absurde (et extrêmement plus onéreux) de vouloir continuer à densifier la Métropole du Grand Paris et qu'il sera bien plus judicieux d'opérer un rééquilibrage territorial en faveur de nos belles provinces. Ensuite ce sera le problème des "instances supérieures" (et surtout des électeurs lors des consultations nationales) d'imposer cette autre logique de développement.

Premier volet de la réflexion : fort développement des transports en commun

Le présupposé sera que la voiture individuelle n'est pas l'avenir de la société et que les Fresnoi(se)s doivent pouvoir vivre, bien vivre et même mieux vivre, sans en posséder.

Cela implique un réseau dense et maillé de métros rapides et fréquents sur l'ensemble de la zone dense (le périmètre de la MGP) avec des extensions vers les principales zones denses de la deuxième couronne.

En effet les métros automatiques sont de loin le mode de transport le plus écologique (minimisation de la consommation d'énergie par km parcouru) et le moins polluant, tout en étant rapides et fréquents, les automatismes permettant de faire partir automatiquement des rames plus ou moins longues en fonction de l'affluence et même de fonctionner toute la nuit (penser aux travailleurs... et aux fêtards).

La densité devra être telle qu'aucune zone habitée ne soit à moins de 1km (soit 10 bonnes minutes de marche... et beaucoup moins à vélo). Pour comparaison, dans Paris intra muros, on se situe à une distance maximale de l'ordre de 500m.

Irréaliste ? Pas du tout : pensez qu'il a fallu moins de 1 an $\frac{3}{4}$ pour construire et mettre en route les 10,1 km de la ligne porte de Vincennes - porte Maillot, entre 1898 et 1900 ! Ne pourrait-on plus faire au XXIème siècle, ce qui fut possible à la fin du XIXème avec des moyens de terrassement bien moins performants ? Bien sûr que si.

Ce n'est qu'une question de priorité et donc d'action politique concertée. Car le cas de Fresnes n'est pas unique, ce sont tous les élus de la Métropole qui se mobiliseront pour un réseau de métro maillé, de densité un peu inférieure à celui de Paris.

En plus de ce réseau, qui formerait la colonne vertébrale des transports en région parisienne, des moyens décentralisés du style transports collectifs à la demande (minibus) pourraient permettre un déplacement mutualisé pas trop onéreux, notamment pour les petites distances (parents avec petits enfants, personnes très âgées, handicapées,...).

Sur ce volet transports en commun, Fresnes pourrait prendre une initiative d'étude, seule ou avec d'autres communes intéressées, sans attendre que toute la métropole s'y engage.

Deuxième volet de la réflexion : densification contrôlée de périmètres restreints

La politique générale que nous défendrons sera une "non-densification", mais cela ne signifie pas une politique figée.

On pourrait trouver un meilleur équilibre territorial et une meilleure qualité de vie, en densifiant quelques périmètres restreints à proximité des futures stations de métro (d'où la nécessité d'une vision prospective à très long terme, car on ne va pas déplacer des immeubles récents simplement parce que les lignes de métro ne tomberont pas où c'était prévu), tout en dégagant dans les interstices, des espaces de proximité pour tous : jeunes, seniors, familles,...

De fait, ces zones de densifications ont déjà déjà identifiées dans le PLU. L'étude participative que nous engagerons visera essentiellement à conforter les orientations actuelles ou à les infléchir légèrement en fonction des hypothèses qui pourraient être formulées sur le futur réseau de métros.

Troisième volet de la réflexion : plus d'espaces arborés ou naturels, à quelques minutes de chez soi

Le pendant de la légère densification de ces périmètres à proximité des gares de métro serait la création ou la mise en accessibilité d'espaces arborés assez proches (5 minutes de marche ?). Quoi, où, comment ? Ce sera l'objet du travail de réflexion avec l'appui d'urbanistes-paysagistes.

Remarque. D'autres espaces plus vastes seront rendus aussi accessibles en quelque minutes via le réseau de métros : on peut notamment penser au parc de Versailles, au parc de Sceaux, au bois de Verrières, à la plaine Montjean (dont le caractère naturel doit être absolument défendu), et ce sans avoir à révolutionner l'espace urbain actuel (à faible coût, donc).

Quatrième volet de la réflexion : rénovation de la prison

Le nom de Fresnes est intimement lié à sa prison et celle-ci, sous une forme ou sous une autre d'autre, doit demeurer dans notre commune.

Mais, actuellement, la prison de Fresnes est surpeuplée, ses locaux sont vieux et malsains et la place manque pour en faire l'outil de redressement-resocialisation-formation que devrait être la prison du

XXIème siècle. Il faut donc envisager une rénovation complète.

La prison de Fresnes a été construite à la fin du XIXème siècle à une période où Fresnes comptait seulement 853 habitants (pour une superficie de 3,58 km²). Située à une dizaine de km de Paris il fallait une à deux heures pour s'y rendre (l'automobile n'existait pratiquement pas et le train était lent et peu fréquent).

Plutôt que des adaptations à la marge, qui seront coûteuses sans résoudre le problème le plus crucial à savoir le manque de surface disponible, il serait plus astucieux d'en relocaliser une grande partie à 100-200 km de Paris dans un vaste territoire actuellement peu peuplé.

Une navette TGV la positionnerait à environ une demi-heure de trajet du centre de Paris, ce qui la rendrait tout aussi accessible - et même plus - qu'à son emplacement actuel, tant pour les personnels (qui pourraient être mieux logés sur place tout en accédant facilement à Paris) que pour les visiteurs (familles, amis, avocats,...) et résoudrait, à un coût foncier faible, les problèmes de manque d'espace.

Financièrement, la solution serait vraisemblablement moins onéreuse qu'une reconstruction sur site tout en fournissant un bien meilleur niveau de services pour tous (personnels et visiteurs). Il est donc tout-à-fait probable que l'administration pénitentiaire et l'État verront d'un très bon oeil le projet.

Sur l'emprise actuelle, on pourrait envisager de maintenir certains services spécialisés, par exemple l'hôpital, et d'autres services pénitentiaires peu consommateurs d'espaces.

En complément, on pourrait proposer un vaste espace musée-recherche centré sur le sujet de la détention (aspects historiques, humains, sociétaux,...). Situé à 2-3 stations de métro de l'aéroport d'Orly et également accessible assez facilement de l'aéroport de Roissy avec la navette directe Orly-Roissy (projetée depuis longtemps, elle finira bien par voir le jour), cet espace sera très accessible de partout en France comme de l'international (avions et/ou trains à grande vitesse). Il pourra donc avoir un fort pouvoir d'attraction tant sous l'angle de la culture du plus grand nombre (musée) que des travaux de recherche nationaux et internationaux qui pourraient s'y tenir (notamment avec des espaces de travail et de conférence).

En restreignant un petit peu l'emprise territoriale de l'ensemble pénitentiaire maintenu, par rapport à la situation actuelle, cela permettra de fournir un bel espace de détente à Fresnes-Nord, où il y a un certain déficit en la matière, vu la densification opérée ces dernières années.