

Service Urbanisme

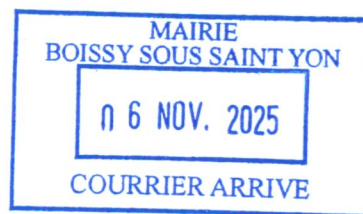
De: Nicolas Jean-Claude <jean-claude.nicolas28@orange.fr>
Envoyé: jeudi 6 novembre 2025 16:10
À: Enquete Publique
Objet: PLU Observations
Pièces jointes: Contribution à l'enquête publique PLU Boissy sous saint Yon.odt

Monsieur le commissaire enquêteur

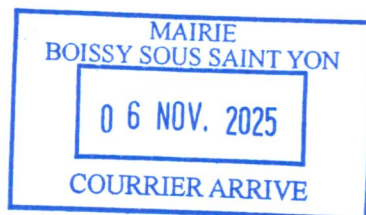
Vous trouverez ci-joint mes observations sur les documents soumis à enquête publique.

Vous en souhaitant bonne réception, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sincères salutations.

Claudine NICOLAS



Claudine et Jean-Claude NICOLAS
6 rue du puits grès
91790 BOISSY SOUS SAINT YON



Boissy, le 6 novembre 2025

Objet : contribution à l'enquête publique sur la révision du PLU de Boissy-Sous-Saint-Yon

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Je fais suite à notre échange lors de votre permanence du 28 octobre dernier pour vous transmettre mes observations sur les documents actuellement soumis à enquête publique dans le cadre de la révision du PLU de ma commune de résidence. Celles-ci portent sur l'OAP Coeur de Ville, où se trouve l'habitation que j'occupe avec mon mari et où j'ai grandi.

I. La création d'un stationnement en cœur d'îlot porteur de nuisances pour les riverains

Voici quelques années, le square Jean Jaurès a été transformé en parking mitoyen à notre jardin. Le premier étage de notre habitation offre une vue plongeante sur cet espace. Depuis cette conversion, **nous subissons des nuisances visuelles, sonores et de pollution de l'air**. Celles-ci sont liées à la fois au trafic des véhicules qui entrent, sortent, laissent parfois leur moteur tourner à l'arrêt, et aux interventions d'entretien très régulières (nettement plus que sur des espaces réellement naturels) de tonte et d'élagage, non décarbonées à ce jour.

Nous occupons donc une position privilégiée pour attester de l'impact négatif d'un parking attenant à des habitations et des jardins dans un cœur d'îlot ancien, même affiché comme paysager. On imagine aisément que la création de stationnements sur une autre face du jardin, voire au bout de celui-ci, augmentera proportionnellement les nuisances. Mais plus encore, avec le système de boucle de circulation imaginé dans l'OAP, **l'impact négatif serait décuplé par une circulation constante de véhicules, qui viendrait s'additionner** (peu importe qu'elle soit en simple ou double sens).

Au lieu d'une seule façade sur rue (la rue du puits grès, très passante aux horaires scolaires), nous en aurions 2, voire 3 !

Ce projet, avec ou sans boucle, constitue donc une atteinte majeure à la valeur de notre bien, alors même que nous avons déjà été impactés par la création d'un premier parking. C'est pour nous la double peine.

II. Une double contradiction avec le PADD

Les pages 4 et suivantes du rapport de présentation du PLU mettent en avant les éléments nouveaux du PADD de 2025 par rapport à 2019. A cet égard, on peut souligner que l'axe 1, « garantir la sauvegarde du cadre de vie buxéen », affiché comme priorité de ce nouveau PLU, se voit renforcé par deux ajouts concernant la protection et la valorisation des espaces naturels et du patrimoine. De même la question des alternatives à la voiture est détaillée dans l'axe 4. **Le principe du stationnement prévu par l'OAP centre-bourg entre en contradiction directe avec ces principes, pourtant fondateurs du document d'urbanisme.**

Contradiction avec l'objectif 1.1 [protéger et valoriser les espaces naturels de la commune]

Extrait : « Préserver les espaces végétalisés situés au cœur de l'enveloppe urbaine (parcs, cœur d'îlot...). En effet, même si les espaces naturels remarquables sont très présents sur le territoire communal, les espaces verts au cœur du village représentent la «biodiversité ordinaire» et participent à la qualité du cadre de vie local.»

Le projet de stationnement prévu par l'OAP centre-bourg est porteur d'atteintes environnementales à la « biodiversité ordinaire » :

- présence d'espèces végétales houx, frêne tilleul, sapin bleu de 10m, épicéa de 15m, arbres fruitiers : noyer, cerisiers, pruniers, pêchers, pin parasol, puits ancien avec citerne, dans le jardin du 6, rue du puits grès impacté par le projet
- présence de nombreuses espèces d'oiseaux et de chiroptères (**relevé à faire**)
- présence d'un rucher au 6, et de chèvres et poules chez un voisin, qui viennent poursuivre l'usage historique de ces fonds de parcelle

Il est clair que la notion de zone NI, ne préservera aucunement ce patrimoine naturel. Les surfaces de parking même perméables, et la circulation induite, neutraliseront tout ce qui fait la valeur et le caractère particulier des espaces naturels existants.

Contradiction avec l'objectif 1. 2 [préserver le patrimoine bâti et valoriser le centre-bourg]

Extrait : « Tous ces éléments (aménagement des artères principales, des espaces publics dont espaces verts, stationnements, commerces et services, équipements publics, liaisons douces...) s'inscrivent dans une véritable politique plus vaste en faveur de la protection, la requalification et la valorisation du centre bourg, retranscrite dans une OAP thématique. »

Le projet de stationnement prévu par l'OAP centre-bourg est porteur d'atteintes patrimoniales :

- aux murs anciens (cités comme petit patrimoine inscrit au titre du L 151-19 du CU), dont les linéaires privés mériteraient d'être relevés au même titre que les linéaires publics
 - à plusieurs puits anciens (cités comme petit patrimoine inscrit au titre du L 151-19 du CU), dont au moins un avec citerne
- et plus généralement à la préservation d'un parcellaire patrimonial en lanières, typique des tissus de centre-bourg.

Les relevés existants méritent d'être complétés.

Contradiction avec l'objectif 4.2 [rechercher des solutions alternatives à la voiture]

Extrait : « Promouvoir les actions en faveur de l'amélioration de la desserte par les transports en commun », « Continuer à sécuriser les espaces publics en faveur des mobilités douces ».

La dépendance au véhicule individuel sur Boissy est une évidence. Pour atteindre cet objectif 4.2, il n'est donc pas envisageable d'appliquer une méthode de réduction de la place de la voiture qui a pourtant fait ses preuves, à savoir la réduction généralisée des stationnements.

En revanche, faire l'exact inverse, à savoir **augmenter les stationnements précisément dans les zones exiguës où l'usage de la voiture est déjà une nuisance, est parfaitement contradictoire avec l'objectif de recherche de solution alternatives à la voiture** : il est démontré que l'augmentation de l'offre va de pair avec l'augmentation de l'utilisation des véhicules. Là où certaines personnes auraient pu envisager des modes alternatifs (vélo, marche, TC), l'existence d'une offre de stationnement confortable ne manquera pas de les en dissuader.

III. Face à ces impacts, un intérêt supérieur non démontré

Ces nuisances et contradictions avec les objectifs du PADD pourraient, dans l'absolu, se trouver justifiés par un intérêt supérieur. **Il n'en est rien au vu du dossier, car ni le besoin en stationnement, ni la l'absence de solutions alternatives ne sont démontrés.**

Le besoin en stationnement : fortement contestable



Le dossier affirme, sans démonstration, que le stationnement est la condition *sine qua non* de la politique de développement économique. **En particulier, il n'existe aucun relevé de l'occupation du stationnement existant en fonction des heures de la journée, des jours de la semaine, ou des périodes scolaire/non scolaire.**

Puisque mon habitation dispose d'une vue plongeante sur le parking Jean Jaurès, **je suis en mesure d'affirmer avec force que ce parking est au contraire loin d'être saturé.** Les seuls pics constatés sont les mariages et les enterrements, qui ne sauraient être dimensionnants, au vu de leur faible fréquence.

Je conteste donc avec vigueur l'affirmation selon laquelle le soutien à l'activité économique serait conditionné à la création d'une centaine de places supplémentaires. Une étude fine de l'existant pour le réglementer en fonction des besoins doit suffire à améliorer la situation.

Je souligne également que **supprimer des places existantes devant la mairie, sur un espace public maîtrisé et qui présente l'avantage d'être visible et identifiable pour les automobilistes, pour les recréer chez des particuliers au prix d'acquisitions, de travaux, et de destruction d'espaces naturels et patrimoniaux, est une démarche qui apparaît pour le moins surprenante.**

Pour finir, bien avant les préoccupations économiques, le stationnement et la circulation dans le centre-bourg sont d'abord marqués par les flux accédant l'école primaire Thomas Beckett. C'est LE pôle d'attraction du centre, et l'usage principal (non saturant) du parking Jean Jaurès. **Ce point n'est pas évoqué à sa juste mesure dans le dossier du PLU.** Or il ne paraît pas raisonnable de « pousser » les murs du centre ancien pour un besoin de deux fois 30 minutes par jour, uniquement en période scolaire. D'autres solutions doivent donc être étudiées, en particulier les transports en commun.

Les transports en commun : un angle mort du PLU

Le diagnostic (p 12) décrit le centre comme bien desservi : nous invitons chacun à prendre connaissance des trajets et horaires (retranscrits page 42 et suivantes) des trois lignes de bus qui circulent dans Boissy : l'une (4413) ne passe que sur la N20, la 2^e (4582) est dédiée aux transports scolaires, c'est-à-dire adaptée à ses horaires, ne circulant pas les week-ends et congés. Ainsi seule la 3^e (4555) est dédiée à l'ensemble de la population du centre, avec une fréquence dissuasive et aucun passage en milieu de journée. **En matière de TC, le projet de PLU s'appuie sur un constat erroné concernant la qualité de la desserte.**

En particulier, il n'est nulle part fait mention d'une **réflexion sur un ramassage collectif des élèves de l'école Thomas Beckett (ou a minima une incitation forte au covoiturage, ou encore dépose en entrée de ville avec pédibus)**, qui viennent majoritairement en voiture à l'école, embolisant la circulation et créant des conflits de stationnement avec les riverains sur la rue du puits grès. Ce dialogue mériterait d'être ouvert avec l'école et les parents d'élèves.

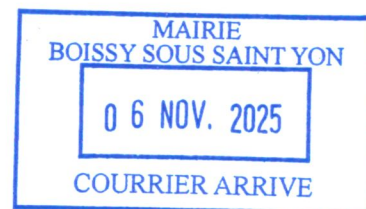
Plus largement, le seul horizon en matière de TC est Arpajon, alors que d'autres gares RER existent à proximité, notamment Breuillet et Egly (voire Marolles de l'autre côté de la N20) : sur les 839 pages du dossier, une seule ligne (page 22 du PADD) évoque l'éventualité de renforcer la desserte dans ces directions, sans aucun élément concret à l'appui : il n'y aucune indication d'un début d'échange avec les autorités organisatrices de transport. **Il ressort du dossier une faiblesse significative en termes de réflexion et d'action sur les TC.**

Dès lors, en matière de mobilité, qu'il s'agisse de la gestion du stationnement ou des transports en commun, la séquence « éviter réduire compenser », n'a pas été explorée pleinement. **Or la création de stationnement, directement incitative pour l'usage de la voiture et consommatrice d'espaces naturels et patrimoniaux, ne peut constituer qu'un ultime recours, lorsque toutes les autres pistes sont été non seulement étudiées, mais aussi mises en œuvre et évaluées.**

Conclusion

Au vu du dossier de PLU soumis à enquête publique, nous demandons :

- l'abandon du projet de stationnements en coeur d'îlot prévu à l'OAP coeur de ville



- un relevé détaillé de l'occupation du stationnement existant (heures, jours, période scolaire ou non), permettant d'établir finement des règles adhoc sur les places actuelles pour améliorer la situation (dépose minute, plus long terme...)
- la mise en place d'une politique volontariste de renforcement des transports en commun à court terme
- l'ouverture de discussion avec l'école Thomas Beckett pour des solutions alternatives au tout voiture individuelle (ramassage collectif, covoiturage, dépose aux entrées de ville + pédibus...)
- la poursuite du relevé des éléments de petit patrimoine, en l'élargissant aux propriétaires privés qui le souhaitent (murs, puits...)
- un relevé de biodiversité « ordinaire » avec les propriétaires privés qui le souhaitent, dans une logique d'acculturation de la population et de valorisation de l'existant



Claudine NICOLAS

