

Boissy-Saint-Léger. Bout de la ville, début de campagne.

Par [Alice Géraud](#) — 6 décembre 2012 à 19:07 (<http://www.liberation.fr/>)

Le terminus du RER A a vu sa population quadrupler en cinquante ans, attirant ruraux des environs et surtout Parisiens ou proches banlieusards séduits par une autre qualité de vie.

Boissy-Saint-Léger. Bout de la ville, début de campagne.

A peine 8 heures du matin. Il fait nuit. D'un côté de la route, une forêt encore plongée dans le noir ; de l'autre, un quartier de pavillons aux fenêtres allumées. Devant, une file ronronnante et ininterrompue de voitures qui roulent au pas, toutes dans le même sens. Sur les routes avoisinantes, le même embouteillage qui regarde Paris, 20 kilomètres plus loin.

La zone pavillonnaire du Bois-Clary, à cheval sur les communes de Boissy-Saint-Léger et Sucy-en-Brie, dans le Val-de-Marne, est l'une des franges urbaines sud-est de l'agglomération parisienne. Le bout de la ville, le début de la campagne. C'est depuis ces frontières plus ou moins nettes que s'amorce chaque matin le grand basculement quotidien de population entre l'est résidentiel, où les gens vivent, et l'ouest économique, où ils travaillent. Un déséquilibre, caractéristique de la plupart des agglomérations, qui prend une ampleur unique en Ile-de-France, du fait de la pression immobilière, de la taille de la région et du nombre d'habitants.

Boissy-Saint-Léger, terminus historique est de la ligne A du RER parisien, est l'une des portes d'accès de ce monde pendulaire. Cette ville de 16 000 habitants a vu sa population multipliée par quatre depuis le début des années 60. Les gens sont venus de l'intérieur de l'agglomération parisienne, poussés toujours plus loin par les prix de l'immobilier. Mais aussi des communes plus rurales autour

de Boissy, dans le but se rapprocher des axes de transports. Enfin, depuis plusieurs années, la commune voit arriver des couples de départements plus défavorisés du nord parisien, notamment de Seine-Saint-Denis, qui viennent acheter ici en primo-accession, remarque Régis Charbonnier, le maire socialiste de Boissy-Saint-Léger. Attirés par des prix encore abordables, la proximité de la nature et l'accessibilité.

«Gagner une pièce supplémentaire»

Car, à Boissy, les trois quarts des actifs travaillent en dehors de la commune, majoritairement à Paris et à l'ouest de la capitale, dans les Hauts-de-Seine, où le RER A les conduit directement. Malgré l'importance des dessertes, les perspectives de développement économique de Boissy sont limitées.

Dans les récents programmes immobiliers, le maire reconnaît que les petits projets d'immeubles de bureaux ont eu du mal à trouver preneurs. Régis Charbonnier n'en prend pas ombrage, car sa priorité est plutôt de renforcer ce qu'il considère comme l'identité de Boissy, l'image d'une «ville à la campagne», formule qu'il préfère nettement à celles de «banlieue», «zone périurbaine» ou, pire, «ville-dortoir». Boissy-Saint-Léger dispose, dans ce combat pour la «ville à la campagne», d'un atout précieux : ses forêts, 72% du territoire de la commune. La commune est en effet implantée sur l'Arc boisé (forêts de Notre-Dame, de la Grange et de Gros-Bois), pièce maîtresse - avec le RER - de son attractivité résidentielle.

Ici, plus question de s'étendre, l'heure est au développement «*par densification au plus près des modes de transport lourds*», explique le maire. La présence de ces forêts protégées a depuis longtemps permis de contenir l'urbanisation galopante ravageant la plupart de ces zones périurbaines. Il suffit d'ailleurs de pousser juste derrière, sur le plateau de la Brie, pour apercevoir l'extension anarchique des aires pavillonnaires sur les terres agricoles. Aires dont les habitants viennent, chaque matin, engorger les routes de Boissy ou de Sucy, et saturer la ligne de RER. A Boissy, un parking relais de plus de 500 places va ouvrir à côté de la gare pour gérer ces pendulaires qui, aujourd'hui, se garent n'importe comment dans le bas de la ville.

Mais la priorité est surtout de dévier les flux automobiles qui asphyxient la cité. Avec ses 50 000 véhicules par jour, la nationale 19 la coupe littéralement en deux. Après trente ans de combat des élus, les titanesques travaux pour sa déviation ont en partie abouti, mais l'Etat traîne pour le dernier tronçon permettant le raccord jusqu'à l'autoroute francilienne. En attendant, la pagaille aux heures de pointe continue.

Corinne Durand, installée à Boissy depuis vingt ans, apprécie ce qu'elle n'hésite pas, elle, à qualifier de *«vie de banlieusards»*. *«Un choix de vie»*, précise-t-elle. Venue avec son mari de Créteil au début des années 90, *«pour gagner une pièce supplémentaire»*, elle n'a jamais songé à repartir. *«Nous avons élevé nos trois filles ici et nous sommes bien.»* Pour les sorties shopping ou ciné, il y a Créteil, en bus ou en voiture, ou Châtelet-les-Halles, à Paris, via le RER.

La famille vivait jusqu'ici dans un des rares pavillons de la partie basse de la ville, où s'étend la Haie griselle, immense ensemble d'immeubles, pour beaucoup HLM, construits parallèlement à l'arrivée du RER, à la fin des années 60. *«Même si cela se paupérise énormément avec, notamment, l'arrivée de nombreuses familles récemment immigrées en grande difficulté, le quartier a toujours été agréable. Et, pour nous, vivre dans une maison à cinq minutes à pied du RER, c'était vraiment idéal.»*

«La forêt juste à côté»

Comme tous les Boisséens, elle est pourtant intarissable sur les dysfonctionnements de la ligne : retards, pannes, incidents, manque de trains aux heures de pointes... Depuis qu'elle travaille à domicile (elle écrit des manuels scolaires), elle se sent *«un peu moins dépendante»*. *«En règle générale, on apprend à prévoir quarante-cinq minutes de marge pour ne pas être en retard à un rendez-vous, c'est très contraignant.»*

Son mari, qui travaille en plein centre de Paris, vers l'Opéra, peut parfois mettre plus d'une heure et demie pour se rendre à son bureau alors que le trajet direct en RER, ne devrait durer qu'une demi-heure.

La famille s'apprête cependant à se rajouter quelques contraintes en déménageant sur les hauts de Boissy, dans la plus prisée zone pavillonnaire de Bois-Clary. *«Trente minutes de plus aux heures de pointe pour aller à la gare»*, résume Corinne Durand. Les fameux embouteillages du petit matin vers l'entonnoir des gares RER. Des trajets en bus pour leurs filles adolescentes. Mais, ajoute Corinne Durand dans un large sourire : *«La forêt est juste à côté !»* Avec l'impression, cette fois, de se rapprocher vraiment de la campagne. *«Même s'il y a un prix à payer en termes de transports, c'est un cadre de vie exceptionnel en région parisienne.»*

Luc Offenstein, tout juste retraité de la RATP (il était conducteur sur la fameuse ligne A), est arrivé au Bois-Clary avec ses parents lorsqu'il était enfant. Il raconte qu'il y avait encore, à l'époque, un épicier en camionnette et une urbanisation balbutiante. Plus tard, lorsqu'il s'est mis en ménage, il a acheté

dans ce même quartier (côté Sucy-en-Brie) un terrain où il a construit la maison qu'il habite encore aujourd'hui.

Entre-temps, l'espace interforestier s'est entièrement construit. *«Vivre ici est devenu plus cher et plus compliqué»*, estime-t-il. Luc Offenstein se fait souvent la réflexion : avec des maisons à 400 000 ou 500 000 euros, le prix de l'essence et des transports, son quartier est devenu difficilement accessible aux classes moyennes. *«Aujourd'hui, je n'aurais plus les moyens m'y installer.»*

Pour lui, la vie ici était *«idéale avec des enfants»*. Malgré les problèmes de transports. *«Le RER, je suis bien placé pour le savoir, fonctionne mal parce que les décisions n'ont pas été prises à temps. Et la voiture, c'est l'enfer. On n'arrive même pas à se garer près des gares.»* Sa femme est infirmière à l'hôpital Emile-Roux à Limeil-Brévannes, une commune voisine. Ne conduisant pas, elle doit prendre le bus de l'agglomération, ce qui peut lui prendre... une bonne heure. L'ancien conducteur RATP a choisi la moto : *«Le seul moyen d'aller dans Paris rapidement.»*

Avions et sifflements au Bois-Clary

Pourtant, ce ne sont pas les contraintes de déplacements qui le gênent le plus mais... les avions. Car Boissy-Saint-Léger et Sucy-en-Brie se trouvent pile en dessous du couloir aérien emprunté par les avions d'Orly.

Dans le centre de Boissy, le bruit est présent mais semble lointain. Dans le jardin des Offenstein, au Bois-Clary, il est net. Un sifflement lourd toutes les trois minutes. Parfois toutes les minutes trente ; 685 mouvements par jour de 6 heures du matin à 23 h 30. Luc Offenstein préside l'association Oyé349, qui lutte contre les nuisances dans le Val-de-Marne. Sur son ordinateur, une application, Flight Radar, permet de savoir en temps réel quel est l'avion qui est en train de survoler sa maison.

Le plan de gêne sonore, qui désigne sur une carte un corridor jusqu'à Orly et qui permet aux habitants de bénéficier d'aides à l'insonorisation, s'arrête au bout de sa rue. Mais pas le bruit. En 1994, le nombre maximum de créneaux horaires d'avions a été fixé à 250 000 par an.

Luc Offenstein raconte qu'ils ont passé plusieurs années sans manger dehors. *«C'est un peu dommage»*, dit-il en désignant son jardin. Dans quelques années, il envisage de partir plus au vert. Vraiment au vert.