

## Le boulevard urbain du canal de Saint-Martory (BUCSM) l'illusion de la fin des embouteillages, un projet dépassé

### Résumé

Nous, élu.es et militant.e.s EELV de l'agglomération toulousaine, nous opposons au BUCSM car ce projet :

- du siècle dernier est déconnecté des besoins actuels de mobilités et de la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre;
- participe à la construction d'un "Grand contournement ouest", qui constituerait, à terme, une seconde rocade;
- ne répond pas aux problèmes de circulation du secteur alors qu'il va détruire de nombreuses terres naturelles et agricoles;
- est bien trop coûteux et créera de nouvelles routes qui seront encore saturées à terme.

Pour EELV, les solutions sont :

- une augmentation de l'offre de transports en commun (fréquences et plages horaires des bus, lignes de bus sur autoroute et sur la rocade Arc-en-Ciel) et développement du covoiturage urbain,
- le développement d'un véritable réseau ferroviaire toulousain (RER),
- le développement des modes actifs, notamment la réalisation des réseaux express vélo (REV).

-----

Porté par Toulouse Métropole, appuyé par le Département de la Haute-Garonne, le boulevard urbain du canal Saint-Martory (BUCSM) est un projet routier de grande envergure, inscrit dans le plan d'aménagement des routes métropolitaines (PARM). Le BUCSM englobe :

- La requalification de l'avenue Eisenhower en boulevard urbain et le réaménagement de l'échangeur du Chapitre ;
- L'ouverture aux voitures en 2x1 voies ou 2x2 voies de la voie du canal Saint-Martory entre Basso Cambo et Cugnaux, et son prolongement en boulevard urbain jusqu'à l'A64 avec la création d'un échangeur à Roques (BUCSM1) ;
- La création de deux prolongations vers le Sud-Ouest (BUCSM2 et BUCSM3 & 4) ;
- La création d'un boulevard urbain ouest (BUO) reliant le BUCSM1 à la N124 (route d'Auch).



### Toujours plus de routes pour plus de voitures

Le sud-ouest toulousain souffre de problèmes de congestion routière chroniques. Mais construire de nouvelles routes ou élargir les routes existantes pour "fluidifier le trafic" est un non-sens. Toute augmentation des capacités routières favorise l'étalement urbain et entraîne, par induction, une

augmentation du trafic automobile. Le scénario est écrit : amélioration temporaire du trafic, puis saturation, congestion, thrombose, et ... création de nouvelles routes... C'est une désastreuse fuite en avant.

Localement, ce projet déplace des flux automobiles en tentant de préserver l'avenue Eisenhower et la route de St Simon mais n'apporte en fait aucune amélioration. Il favorise la convergence vers les goulots d'étranglement et donc augmente la longueur de leur franchissement. Ces voies resteront saturées, tout comme les extrémités du BUCSM. Présentée comme une solution annexe positive, la création d'une piste cyclable route de Saint-Simon nécessite le passage de la route en voie à sens unique, projet complexe auquel les riverains sont opposés.

Le BUCSM n'offre pas d'alternative à l'auto-solisme et ne résout donc pas les difficultés de circulation de cette périphérie urbaine, liées majoritairement aux trajets domicile-travail.

### **L'argent du BUCSM doit être mis dans les transports en commun et les mobilités douces**

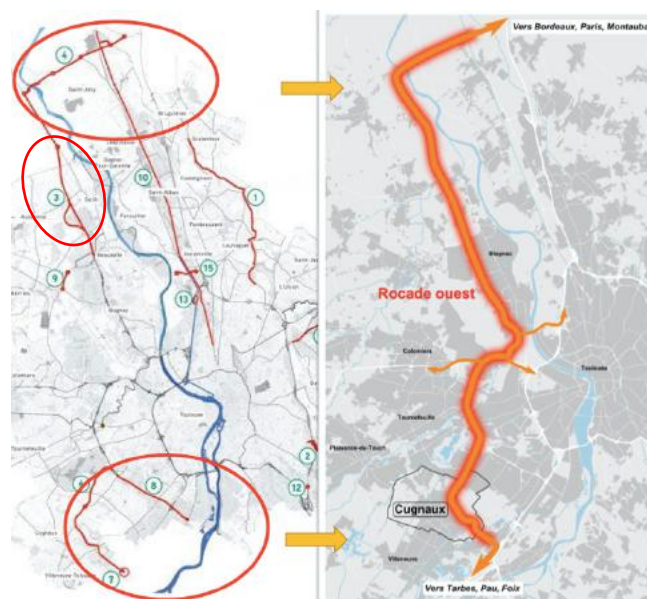
En pleine crise climatique, sociale et économique, le coût du BUCSM, de l'ordre de 120 millions d'euros, est exorbitant. Cet argent public doit être consacré à la création d'un maillage de transports en commun et au développement des modes doux pour répondre aux besoins de déplacement domicile-travail. Les transports en commun, le vélo et la marche à pied, ainsi que tout ce qui améliore l'intermodalité, sont des solutions à dividendes multiples : amélioration des conditions de circulation, limitation des émissions de gaz à effet de serre, réduction de la pollution de l'air et de l'artificialisation des terres, etc.

Les boulevards urbains sont des voies multimodales, apaisées, support d'urbanisation. Ils comprennent des espaces pour les modes doux (trottoirs, pistes ou bandes cyclables), intègrent un site propre pour les transports collectifs ou la réservation d'un espace permettant de les intégrer ultérieurement. La vitesse maximale autorisée est de 50 km/h en général, éventuellement 70 km/h sur certaines sections. Les carrefours sont à niveau sauf exception.

### **Derrière le BUCSM, une nouvelle rocade à l'ouest**

Le BUCSM doit être analysé au regard des autres projets routiers projetés en priorité par la Métropole :

- le pont de franchissement de la Garonne vers Saint-Jory (4 sur la figure)
- le prolongement de la Voie Lactée (3 sur la figure)



Ces infrastructures sont les maillons clés de la création d'un « Grand contournement Ouest » qui ne dit pas son nom mais qui pourrait être une réalité d'ici une dizaine d'années. A l'échelle de la Métropole, le projet de BUCSM préfigure donc la création d'une « nouvelle rocade » de contournement à l'ouest de la métropole, un non-sens économique, écologique, un nouvel aspirateur à voitures, et à ... embouteillages.

### **Un report de trafic aggravé par la ZFE**

Comme la plupart des grandes agglomérations, Toulouse Métropole va instaurer une zone à faibles émissions (ZFE) de polluants automobiles à l'automne 2021<sup>1</sup>. Une ZFE est une zone à l'intérieur de laquelle les véhicules les plus polluants ne peuvent plus circuler, selon un calendrier progressif (poids lourds, utilitaires, et véhicules légers, selon les vignettes Crit'Air).

L'objectif est de préserver la santé des personnes en améliorant la qualité de l'air<sup>2</sup> par accélération du renouvellement du parc automobile, et, indirectement, en incitant les automobilistes à utiliser davantage les transports en commun (sous réserve d'une offre suffisante !).

Le BUCSM créerait un véritable appel d'air pour les véhicules qui ne pourront plus circuler dans la ZFE, dont la rocade Arc-en-Ciel représente la limite Ouest. L'analyse croisée de son périmètre avec le tracé des différents tronçons du BUCSM font craindre un déport massif de la circulation automobile vers Tournefeuille, Cugnaux, Villeneuve, avec ses nuisances associées.

### **« Le BUCSM va favoriser les déplacements à vélo et en transports en commun » : un argument qui ne convainc pas**

« Il faut faire des routes pour pouvoir faire circuler des vélos et des bus ». Cet argument, relayé par de nombreux élu.e.s, ne convainc pas. Des aménagements cyclables de qualité existent déjà tout le long du trajet du BUCSM<sup>1</sup>. Plusieurs lignes du futur réseau express vélo (REV) ainsi que la voie verte dite du canal de Saint-Martory sont programmées dans le secteur.

Les lignes de bus sont en tout ou partie en site propre (pour le N° 47 et le N° 57) entre Basso Cambo et Cugnaux, ou voie alternée (pour le N° 58). C'est ce maillage qu'il convient d'étoffer et de renforcer pour irriguer les différents bassins d'emplois.

### **Des impacts majeurs pour la biodiversité et les paysages**

Le BUCSM va détruire des espaces agricoles et naturels déjà rares en zone urbaine, en particulier le couloir écologique du fossé de Larramet jusqu'au parc de Bazardens, à l'heure où les politiques de préservation de la biodiversité - du national au local - demandent de conserver les trames vertes et bleues existantes. Le cadre du parc de La Ramée en serait notablement dégradé, de par la proximité du projet.

---

1 La ZFE est l'un des dispositifs prévus par la France pour réduire la pollution automobile suite à sa condamnation par Cour Européenne de justice fin 2019. Celle-ci a prononcé un arrêt contre la France considérant que les mesures mises en place depuis 2015 n'étaient pas suffisantes pour réduire la pollution de l'air, en raison d'un dépassement « systématique et persistant » des seuils d'émissions pour les oxydes d'azote, avec des durées de dépassement excessifs.

2 Le coût de la pollution de l'air : selon des données communiquées par Toulouse Métropole, la pollution de l'air c'est : 67 000 décès prématurés en France chaque année (soit plus de 10% de la mortalité en France), des allergies respiratoires chez 30% de la population adulte et 20% des enfants, un coût annuel pour la société française de 100 milliards d'euros (selon un rapport du Sénat datant de 2015).

## **En conclusion**

Il est temps de changer de paradigme en réduisant la place et les financements dédiés aux infrastructures routières et en offrant à nos concitoyens de réelles alternatives moins énergivores, moins polluantes, moins coûteuses, plus respectueuses de l'environnement et meilleures pour notre santé à toutes et à tous. Conservons les fonds publics pour des projets utiles qui améliorent réellement la mobilité domicile-travail.

Pour EELV, l'amélioration des déplacements sur l'aire toulousaine passe par une augmentation de l'offre de transports en commun (fréquences et plages horaires des bus), le développement d'un véritable réseau ferroviaire toulousain (RER), et par le développement des modes actifs (vélo et marche à pied), notamment la réalisation des lignes du réseau express vélo (REV).

EELV s'oppose donc clairement au projet du BUCSM actuel. Le barreau « BUO » est la seule opération qui pourrait présenter un intérêt, sous réserve qu'il soit strictement réservé aux bus, vélos et marcheurs, et que le tracé soit revu, afin d'en minimiser l'impact sur les milieux naturels.