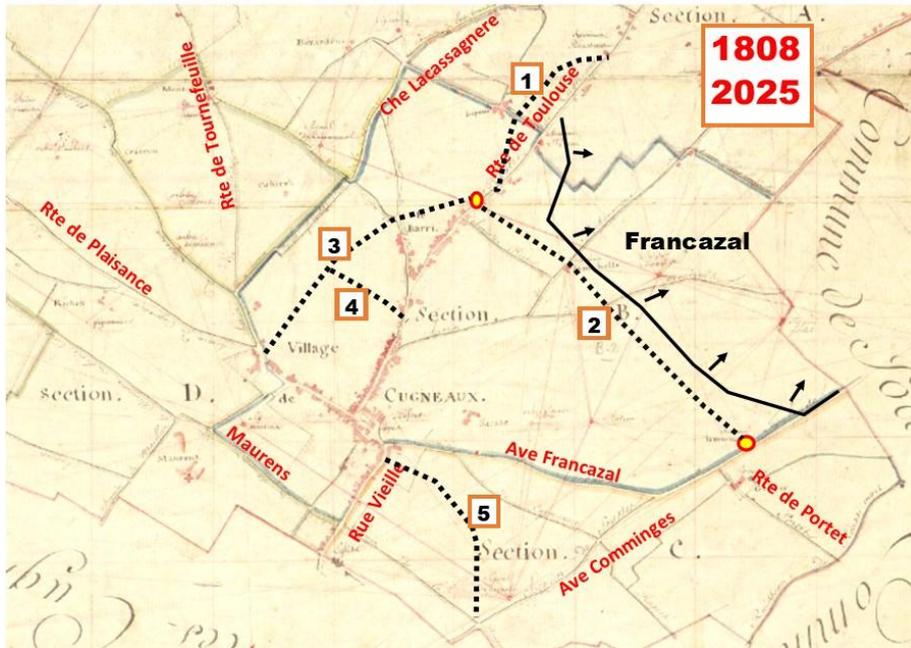


MOBILITES CUGNALAISES



SOMMAIRE

Liste Références

INTRODUCTION

1 – Rappel Histoire et Géographie

2 -ANALYSES DES RAPPORTS EN REF

2-1 Enquête Mobilités 2023

2 – 2 Analyse données détaillées INSEE

2 – 3 Rapport AUAT : Comment ça Roule ?

3 – ETUDES PROSPECTIVES

3 -1 PLUIH 2025-2035

3-2 Les déplacements de demain 2030-2040

Étude prospective multimodale

3-3 Réseau Express Vélo

4 - BUCSM

5 - CONCLUSION

Annexe : Le TER à Cugnaux

Octobre 2025

Liste références

1 – Anticiper ensemble les déplacements de demain 2030 – 2040 (janvier 2023)



2 – Comment se déplacent les habitants du bassin de vie toulousain ?

Enquête Mobilités
2023



3 -  **Comment ça roule ?** Étude sur les temps de parcours en voiture dans l'aire d'attraction de Toulouse – Janvier 2024

Agence d'Urbanisme et d'Aménagement Toulouse aire métropolitaine (AUAT)

4 – Association Deux Pieds Deux Roues – Communiqué lundi 22 juillet 2024

5 – Atelier du 13 mars 2025 basé sur l'urbanisme et les transports (Cugnaux – salle A. Camus)

6 – INSEE : données détaillées par commune (juin 2025)

7 – Toulouse Métropole : UN Réseau Express pour les Vélos (REV)

INTRODUCTION



Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLUiH affirme dans ses principes :

AXE 2 : OFFRIR UN CADRE DE VIE DESIRABLE DANS UNE METROPOLE DES COURTES DISTANCES

Cet axe ambitionne d'améliorer le cadre de vie des habitants en renforçant le lien entre urbanisme et mobilité, de valoriser la proximité, le patrimoine bâti et le paysage, de prendre en compte la vulnérabilité et la santé, d'offrir aux habitants un haut niveau de qualité urbaine et environnementale et de bonnes conditions d'habitat.

On retrouve les mêmes développements dans les réponses de la Métropole à l'intérieur des réponses à l'enquête publique :

« Toulouse Métropole indique que la cohérence urbanisme-mobilité est un des piliers du projet de PLUiH et de la territorialisation de l'accueil. Cet objectif est relayé par différents outils réglementaires dans l'objectif d'accueillir au plus près des transports en commun structurants, de favoriser les mobilités actives, et de dimensionner les infrastructures routières en cohérence avec l'augmentation de la population et du trafic... »

L'axe 2 du PADD oublie un paramètre fondamental pour la « Métropole des courtes Distances » : LIEU DE VIE ET LIEU D'ACTIVITÉ

Certes l'emploi ne relève pas directement du PLUiH, mais parler de « Mobilité » sans parler des déplacements biquotidiens matin et soir pour se rendre de son domicile à son lieu de travail, c'est passer à côté de la complexité des « mobilités ».

Une approche urbanistique sérieuse doit traiter l'ensemble

HABITAT – TRAVAIL -MOBILITÉ

Ce n'est malheureusement pas le cas dans ce qui est proposé.

Une « Métropole des courtes distances » est une incantation sans corrélation avec la réalité.

Courte distance pour les Services oui, mais cela ne représente pas la majorité des déplacements et leur concentration sur des horaires limités.

Nous allons voir en quoi les résultats globaux de l'étude « **Comment se déplacent les habitants du bassin de vie toulousain ?** » (Réf 2) masquent la réalité des communes comme Cugnaux ou Villeneuve Tolosane et permettent à certains groupes politiques de nier la réalité vécue par les habitants.

Un simple exemple : Cugnaux est englobé dans la « première couronne » dont il est indiqué que la population a augmenté de 11% en 10 ans (2013-2023) ... à comparer à 25% pour Cugnaux, 18% pour Villeneuve et Frouzins. Les conséquences ne sont pas les mêmes pour la vie des habitants.

Les données détaillées de l'INSEE par commune, actualisées tous les ans et basées sur les recensements sont beaucoup plus précises.

Le récent rapport de l'AUAT « Comment ça roule » (Réf 3) descend au niveau des communes et reflète beaucoup mieux ce qui est vécu par les habitants.

Dans une première partie nous allons reprendre des éléments de l'Etude (ref 2) et voir que déjà on détecte les divergences avec les données globalisées en s'intéressant à la première couronne seule.

L'analyse du rapport détaillé (réf 2) est fort intéressante, mais elle comporte plusieurs biais ou faiblesses :

 **1** – Le poids de Toulouse

qui représente 61% de la Métropole

Également 51% de l'ensemble Toulouse + 1^{ère} couronne

 **2** - La présence de 100/120 000 étudiants, soit près de 10% de l'ensemble Toulouse/1^{ère} couronne,

 **3** - Le retraité qui fait un ou deux kms à pied pour aller chercher sa baguette a le même « poids » que le salarié de Cugnaux ou Villeneuve qui fait 10 km en voiture pour se rendre à son travail.

 **4** - Une non distribution temporelle des flux qui ne sont en aucun cas uniformes sur les 24 h mais sont concentrés sur la période des A/R domicile-travail. Tisséo dispose de ces données pour son réseau. L'AUAT a traité cette répartition horaire par commune.

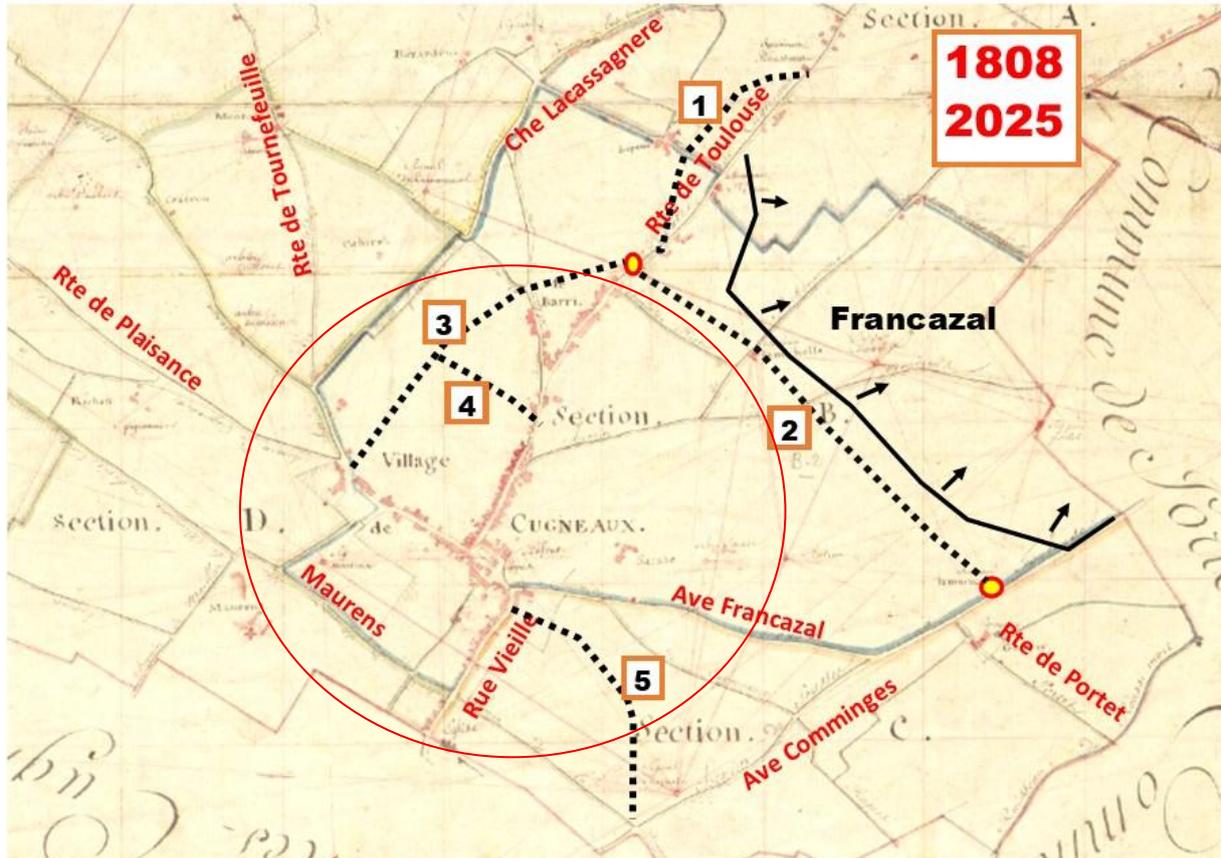
L'apport de réponses adaptées avec la réalité du terrain est une nécessité si l'on veut que « Transition Écologique » et mobilités soient cohérentes.

En 2013 la réalisation d'une ligne de bus en site propre (Cugnaux Bachecame / Basso Cambo) avait été un premier pas, mais son accompagnement avec le boulevard urbain est bloqué depuis 12 ans. La confirmation dans le PLUIH d'espaces réservés pour le BUCSM est un signe positif.

Nous analyserons donc les diverses études citées en référence et les bases de données communales de l'INSEE pour avoir une vision réaliste de la situation.

1 - UN PEU D'HISTOIRE ET DE GÉOGRAPHIE

Ci-dessous est présenté le cadastre napoléonien (1808) avec la trame viaire de Cugnaux.



Que constate-t-on : en deux siècles aucune voie pour sortir de Cugnaux n'a été créée... et la population est passée de 1 000 habitants à plus de 20 000.

Avec 90,5% des ménages qui ont au moins une voiture et 40,8% deux voitures, 78,1% utilisent leur voiture pour se rendre au travail qui dans 80,9% des cas est dans une autre commune. (Données INSEE 2025)

Et les voies ont rarement été élargies depuis plus d'un siècle (alignements d'arbres, bâtiments ...)

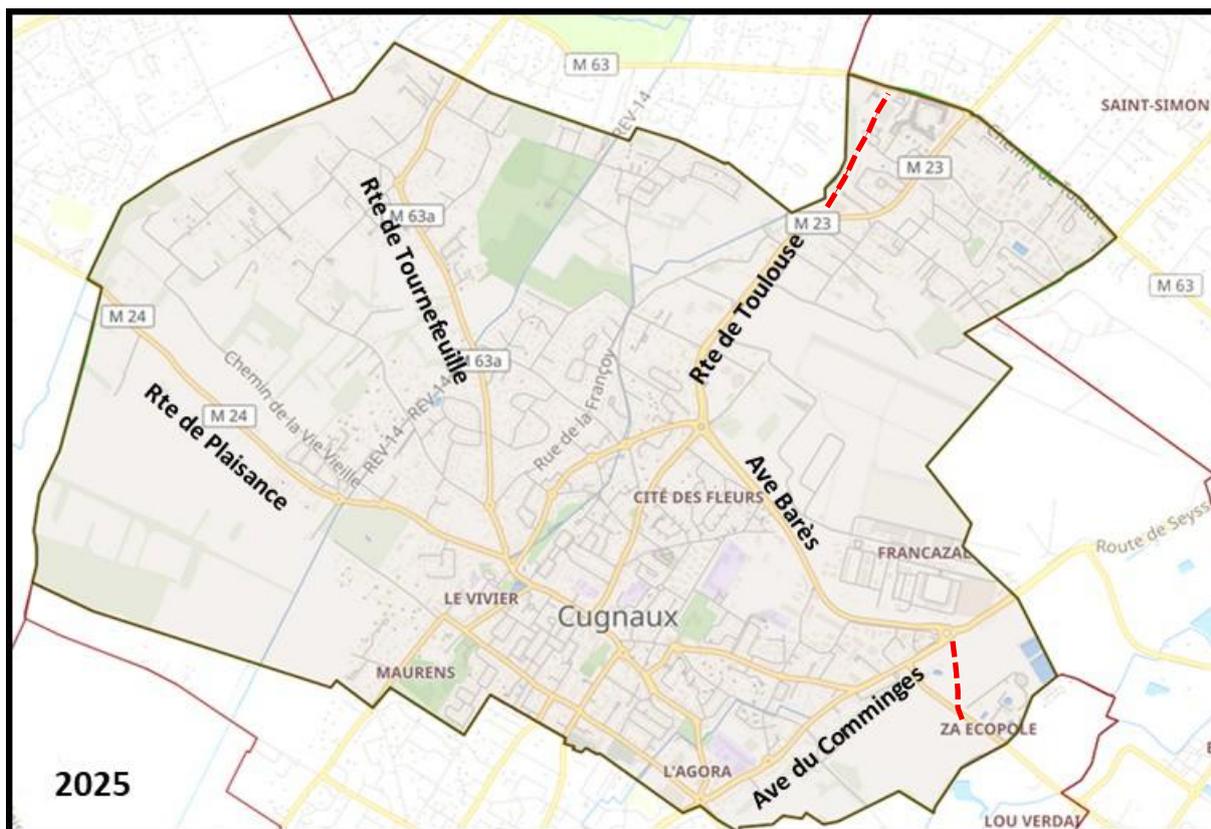
Seules des voies intra-muros ont été créées (Barès/Leclerc/Résistance/11Novembre/De Gaulle Pompidou) depuis deux siècles.

L'enclavement de Cugnaux n'est pas une vue de l'esprit mais une réalité.

Prendre en compte la réalité pour réduire l'impact environnemental est une nécessité.

Le plan ci-après permet de vérifier la « stabilité » des sorties cugnaises.

- 1** : déviation Rte de Toulouse suite allongement piste Francazal 1954
- 2** : Avenue du Général Barès 1988
- 3** : Ave Leclerc, Résistance et 11 Novembre (1983/5)
- 4** : Ave Général De Gaulle
- 5** : Ave G. Pompidou



Réseau Routier 2025 = 1808

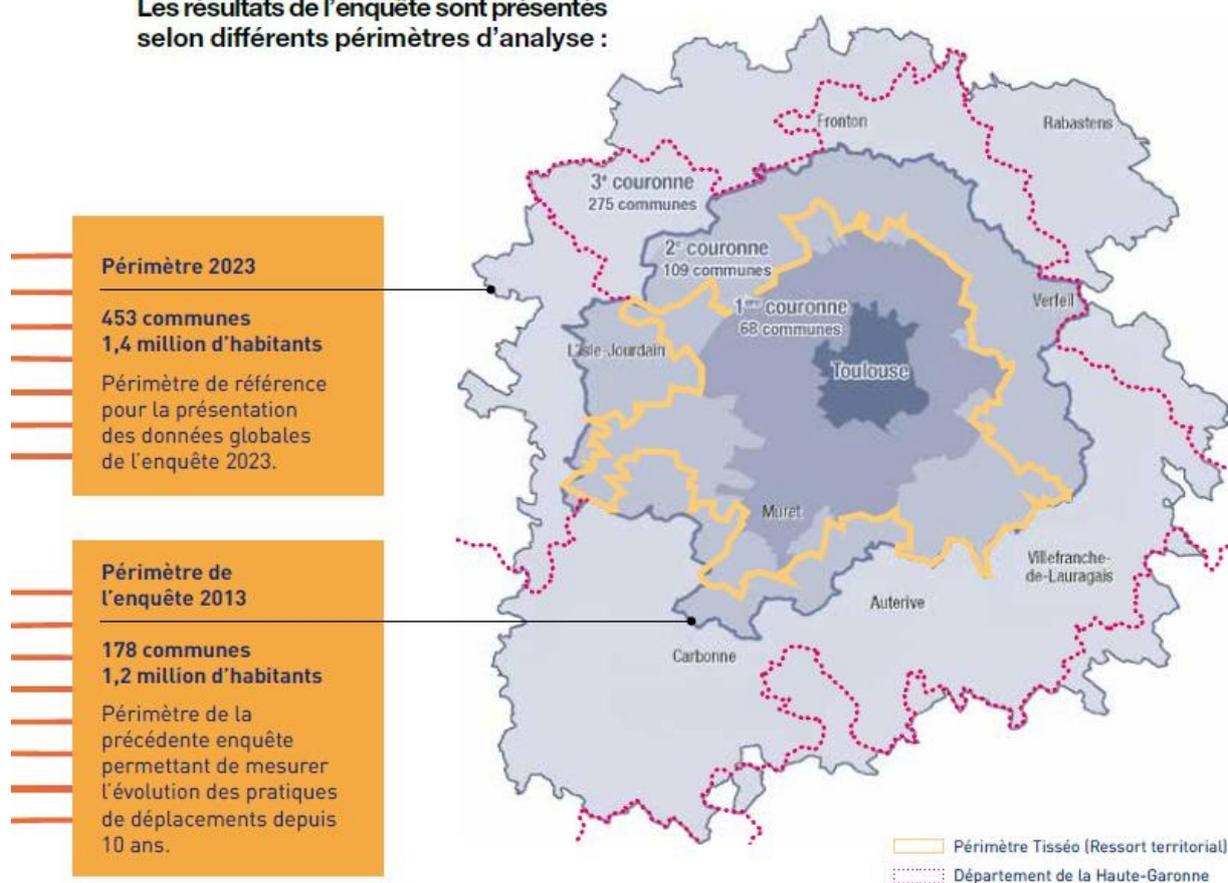
2 – ANALYSE DES RAPPORTS EN RÉFÉRENCE

2-1 ENQUÊTE MOBILITÉS 2023

L'enquête et le rapport détaillé associé (réf 2) permettent de mesurer dans le temps l'évolution des pratiques de déplacement sur le territoire toulousain (aire urbaine) et d'évaluer l'impact des politiques de mobilité.

Quels sont les périmètres d'analyse ?

Les résultats de l'enquête sont présentés selon différents périmètres d'analyse :



traitements autat



Cugnaux se situe dans la 1^{ère} couronne. Celle-ci comprend 68 communes et s'étend jusqu'à Muret, Labarthe sur Lèze ...et compte 479 000 habitants à comparer au 507 000 de Toulouse. **Sur le périmètre « 2013 », Toulouse pèse 42% ce qui crée un poids déterminant dans les résultats et masque la réalité des communes comme Cugnaux et Villeneuve.**



Stéphane Lefebvre

17 mars, 22:44 · 🌐

Un des enseignements de l'enquête ménage-déplacement effectuée entre 2022 et 2023 sur l'agglomération toulousaine est la baisse de plus en plus marquée de l'usage de la voiture sur notre territoire.

<https://tisseo-collectivites.fr/.../comment-se-deplace-t...>

Cette baisse continue de la part modale voiture, qui devrait s'accroître à l'avenir, remet en question de nombreux projets routiers dont les études sont basées sur une part modale voiture stable : ex #BUCSM à Ville de Cugnaux.

C'est l'heure d'arrêter officiellement le projet de #BUCSM anachronique et destructeur, et d'enclencher les alternatives :

- RER (ou SERM),
- ligne de bus transversale entre Portet et Colomiers,
- Piste cyclable le long de la VCSM,

M. Lefebvre n'a pas dû lire le rapport détaillé ou veut faire croire que les résultats globaux sont significatifs pour Cugnaux. Même si on retenait la baisse de la part modale de la voiture de 60 à 52%, soit 13% de baisse, la population cugnalaie ayant augmenté de 25% sur la même période (Villeneuve et Frouzins + 18%) **Le nombre de voitures en circulation a augmenté.**

N'est pire aveugle que celui qui ne veut pas voir ...

Continuons à exploiter les données du rapport détaillé.

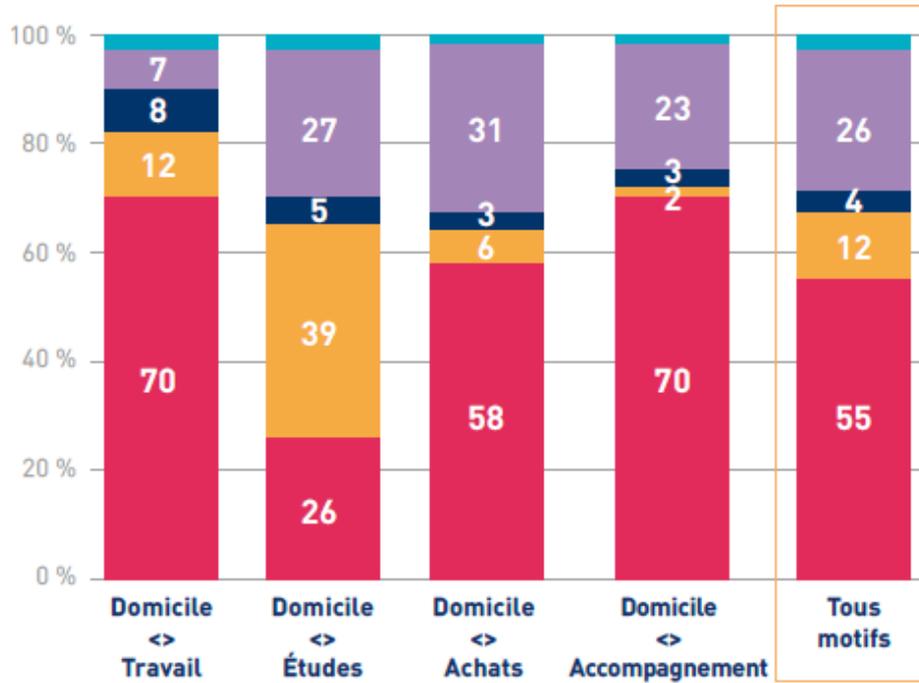
Pour les travailleurs à temps plein la voiture est le premier mode de déplacement ;



Là encore le poids de Toulouse ou seulement 47,5% utilisent la voiture masque la réalité des autres communes.

Parts modales selon les motifs de déplacements

[en % , périmètre 2023]



L'équipement des ménages reflète les différences de mode de vie entre la ville centre et les autres communes.

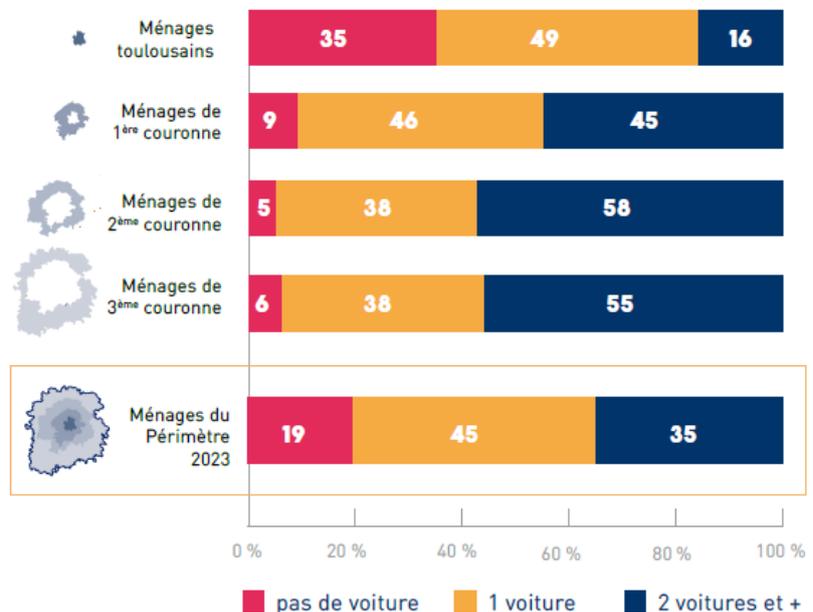
L'équipement en voiture des ménages

La répartition des ménages selon le nombre de véhicules à disposition et selon le lieu de résidence

[en %]

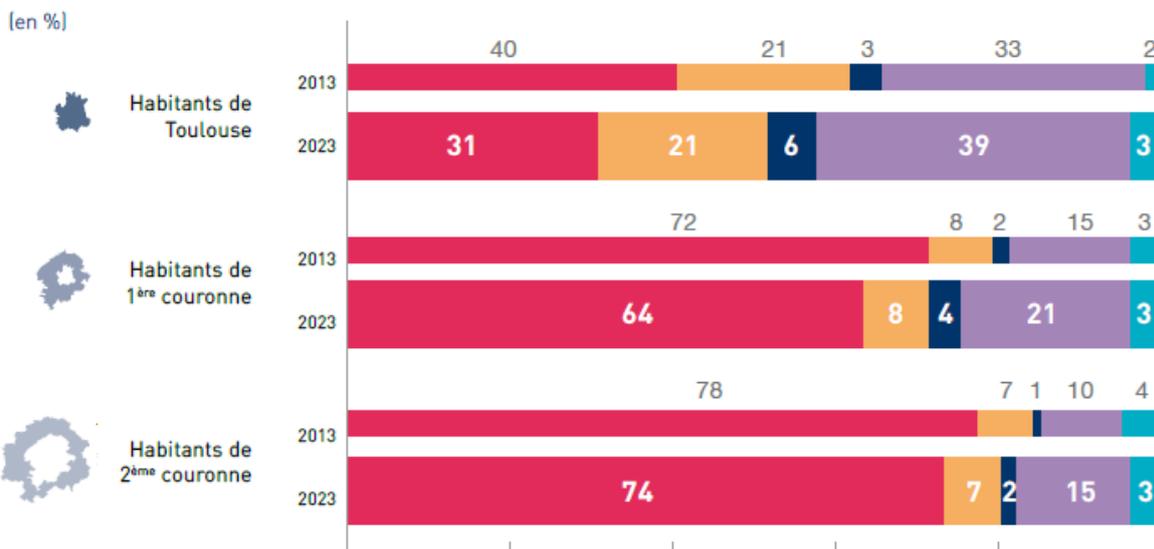
35% des ménages toulousains n'ont pas de voiture.

A comparer à seulement **9%** des ménages de la première couronne.





Évolution des parts modales selon le lieu de résidence



En première couronne l'utilisation de la voiture passe de 72% à 64%, soit une baisse de 11%. Dans le même temps la population de Cugnaux a augmenté de 25%, Villeneuve et Frouzins de 18%...

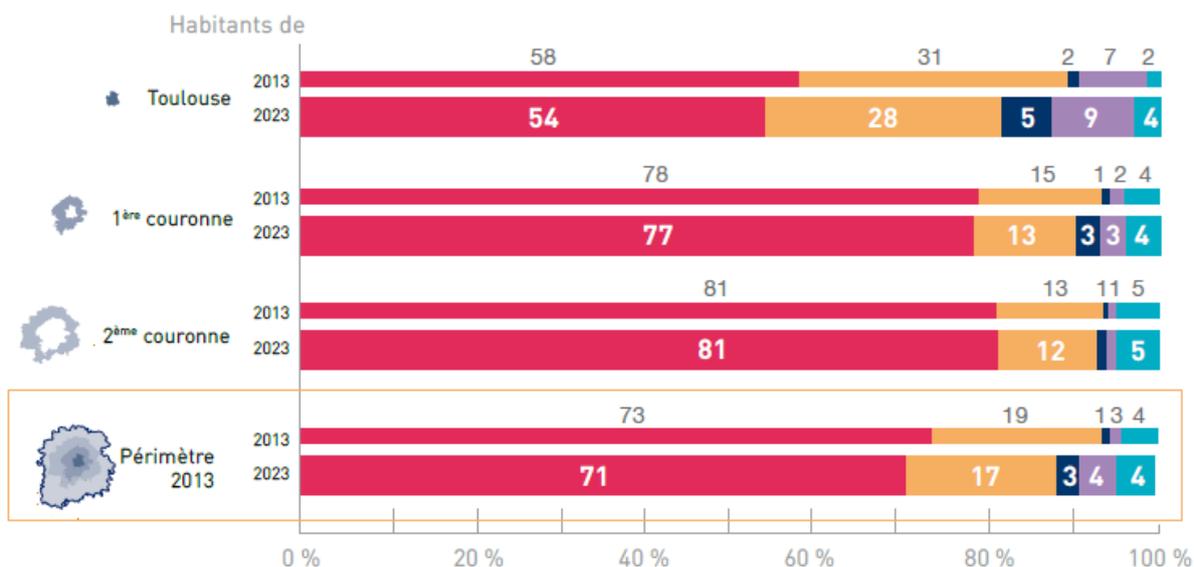


CONCLUSION : le nombre de voitures en circulation augmente.

On peut le regretter, mais les collectivités doivent faire face à la réalité.

Répartition des distances parcourues selon le mode et le lieu de résidence

(en% - Déplacements internes au périmètre de 2013)

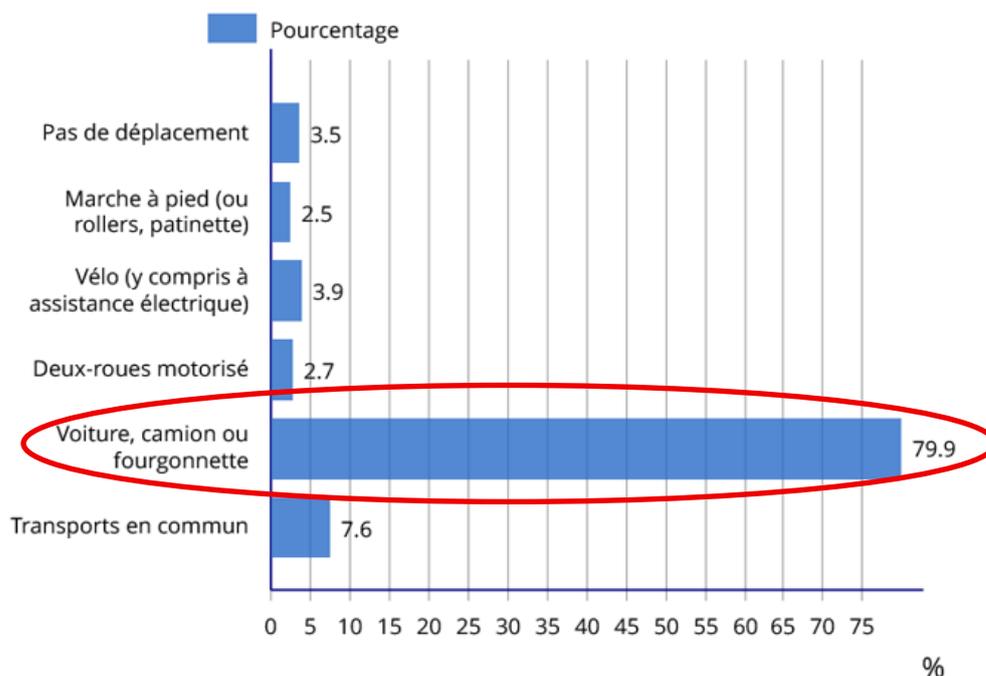


Toutes ces données confirment la différence fondamentale entre Toulouse et les communes alentours. Nous constaterons la même différence en matière d'emploi, démontrant que l'on ne peut pas parler « MOBILITÉS » sans parler « EMPLOI ».

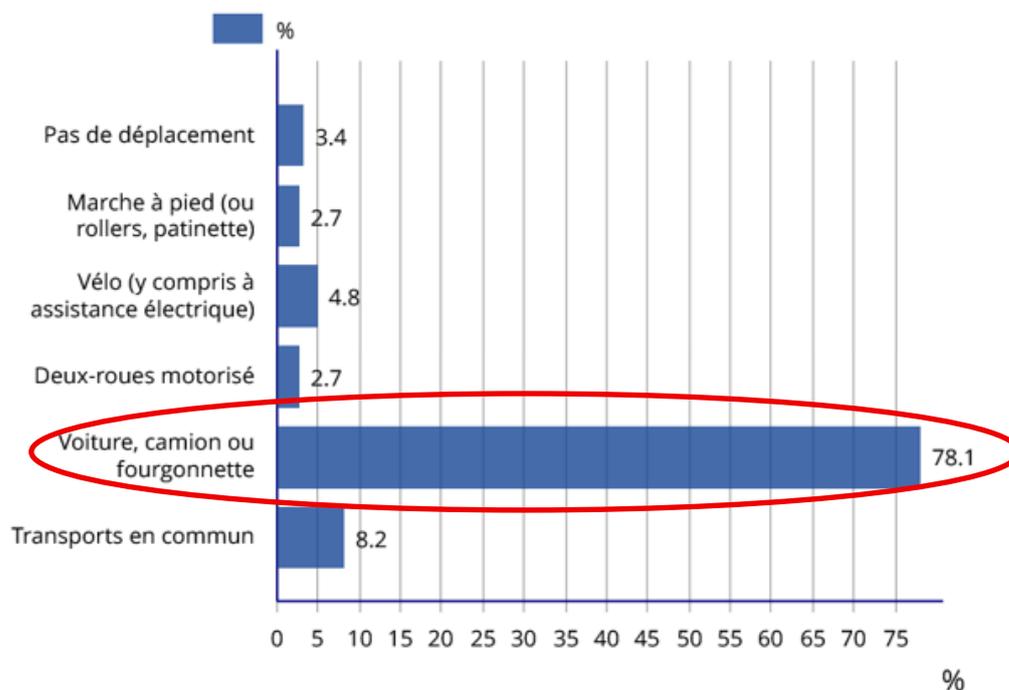
2 -2 ANALYSE DONNÉES INSEE

Nous allons analyser les données détaillées INSEE sur les modes de déplacements des Cugnalais et des habitants des communes voisines pour se rendre au travail – Evolution de 2020 à 2022 (*données basées sur les recensements – dernière publication juin 2025*)

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2020



ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2022



En y intégrant l'année 2021, on a regroupé les éléments dans le tableau ci-après.

Moyen de transport	2022	2021	2020
Pas de déplacement	3,4	3,4	3,5
Marche à pied (ou rollers, patinette)	2,7	2,4	2,5
Vélo y compris VAE	4,8	3,9	3,9
Deux-roues motorisé	2,7	3	2,7
Voiture, camion ou fourgonnette	78,1	79,6	79,9
Transports en commun	8,2	7,8	7,6

On constate **un très faible report modal**, et la voiture reste de très loin le premier moyen de déplacement.

PLUS DE VOITURES

La population augmentant au rythme de 2,5% par an en moyenne, il en résulte un accroissement du nombre de véhicules (thermiques ou électriques) circulant sur les routes pour sortir (ou rentrer) de Cugnaux aux heures correspondant aux A/R domicile travail.

Les Cugnais ne sont pas inconscients en matière « de réchauffement climatique », mais ils font face à une réalité sociale.

LA RAISON FONDAMENTALE : L'EMPLOI A L'EXTÉRIEUR DE LA COMMUNE

CUGNAUX EST UNE VILLE DORTOIR

Le lieu de travail est le paramètre fondamental en matière de mobilité.

Encore une fois comment peut-on envisager « l'aménagement du territoire » sans considérer le triptyque : **TRAVAIL – HABITAT - MOBILITÉ**

LE PARAMETRE FONDAMENTAL POUR COMPRENDRE LA MOBILITÉ

LE LIEU DE TRAVAIL

A nouveau nous nous appuyons sur les données détaillées INSEE.

Source INSEE février 2024 Données Année 2020

		TOULOUSE	CUGNAUX	VILLENEUVE	FROUZINS	TOURNEFEUILLE	BLAGNAC	COLOMIERS
Lieu de Travail								
	Dans commune	75,10%	19,00%	12,50%	11,70%	17,70%	41,40%	37,70%
	hors commune	24,90%	81,00%	87,50%	88,30%	82,30%	58,60%	62,30%
Voitures								
	1 voiture	52,00%	49,60%	46,10%	42,80%	45,20%	55,80%	51,10%
	2 voitures	16,70%	41,60%	46,30%	50,40%	47,30%	29,60%	36,00%
	TOTAL	68,70%	91,20%	92,40%	93,20%	92,50%	85,40%	87,10%
Utilisation voiture pour AR Travail		50,10%	79,90%	82,40%	85,70%	78,60%	68,80%	79,10%

Source INSEE juin 2025 - Données Année 2022

		TOULOUSE	CUGNAUX	VILLENEUVE	FROUZINS	TOURNEFEUILLE	BLAGNAC	COLOMIERS	METROPOLE
Lieu de Travail									
	Dans commune	75,80%	19,10%	13,30%	11,70%	17,80%	41,70%	37,80%	
	hors commune	24,20%	80,90%	86,70%	88,30%	82,20%	58,30%	62,20%	
Voitures									
	1 voiture	51,40%	49,70%	49,20%	43,60%	47,10%	55,00%	50,20%	50,50%
	2 voitures	15,80%	40,80%	43,00%	49,40%	44,20%	28,80%	34,00%	24,70%
	TOTAL	67,20%	90,50%	92,20%	93,00%	91,20%	83,90%	84,20%	75,20%
Utilisation voiture pour AR Travail		47,50%	78,10%	77,70%	85,70%	76,40%	65,20%	76,40%	59,30%

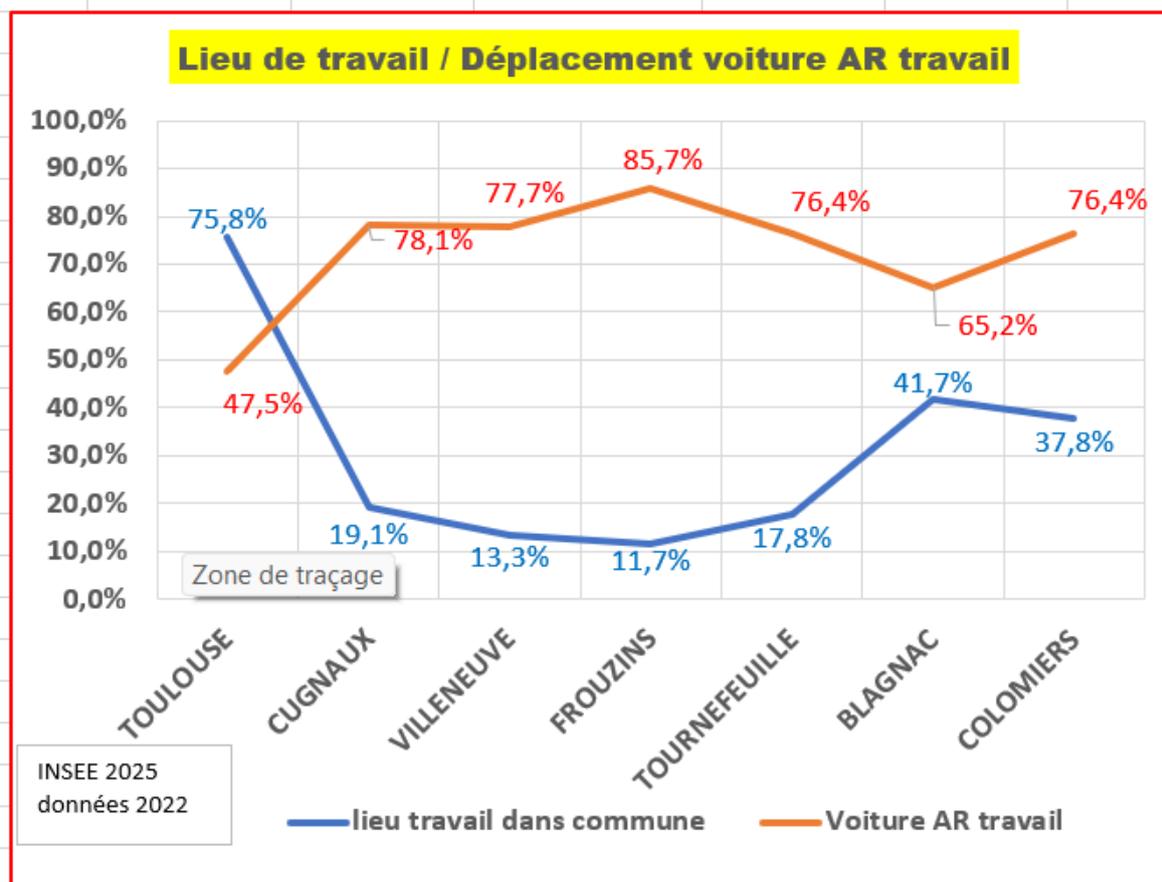
(Pour l'équipement des ménages nous avons une bonne concordance avec les données de l'Enquête Mobilité 2013-2023, réf 2)

Au niveau de la **Métropole moins de 60%** des travailleurs utilisent leur voiture alors que les **cugnalais sont à 78,1%**. Cela reflète le poids de Toulouse qui représente 61% de la population métropolitaine et où seulement **47,5% des travailleurs toulousains** utilisent la voiture.

On constate à nouveau que faire référence aux données globales « MÉTROPOLE » pour aborder les problèmes de Cugnaux (et Villeneuve) est un « biais » intellectuel sévère pour ne pas dire une « malhonnêteté intellectuelle ».

Dans les 10/20 ans à venir, la situation peut probablement dans un premier temps se dégrader avec le développement de Francazal (2 500 emplois attendus) ...avec peut-être une légère amélioration ensuite avec les possibles mutations dans l'habitat, amélioration qui sera fortement pondérée et peut-être annihilée par l'accroissement de la population.

Le graphique ci-après (année 2022) montre de façon très explicite le lien « Lieu de Travail-Mode de déplacement ».



L'ACCROISSEMENT CONTINU DE LA POPULATION

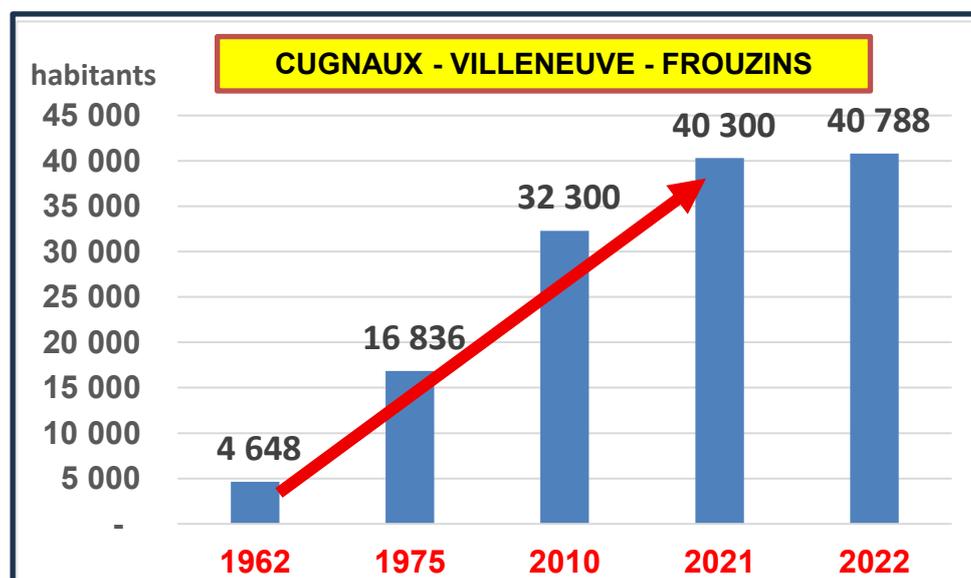
Le PLUIH prévoit d'accueillir 9000 habitants annuellement, ce qui se décline pour Cugnaux en 165 logements an (POA) soit 200 à 300 habitants an.

L'accroissement continu de la population de l'ensemble Cugnaux-Villeneuve-Frouzins n'est pas compensé par un transfert vers les TC ou mobilités douces.

En 2010, les trois communes comptaient en tout 32 300 habitants. (en 1962 : 4 648 hab. et en 1975 ; 16 830 hab.)

En 2021, nous sommes à 40 300 habitants soit un accroissement de **25%** en 11 ans.

En 2022, on atteint 40 788 habitants.



Dans cet ensemble c'est Cugnaux qui a progressé le plus...



Et la trame viaire pour sortir de Cugnaux n'a pas bougé depuis un siècle (sans élargissement également) à l'exception du boulevard Barès qui est intra cugnalais.



2 - 3 AUAT : COMMENT ÇA ROULE ?

Étude sur les temps de parcours en voiture

(Réf 3)

L'AUAT partage une étude du trafic routier à l'échelle des 527 communes de l'aire d'attraction de Toulouse, grâce à l'exploitation de données Google Maps. Cette nouvelle modalité d'observation permet d'objectiver l'impact de la congestion routière au quotidien et le niveau de saturation des réseaux routiers.

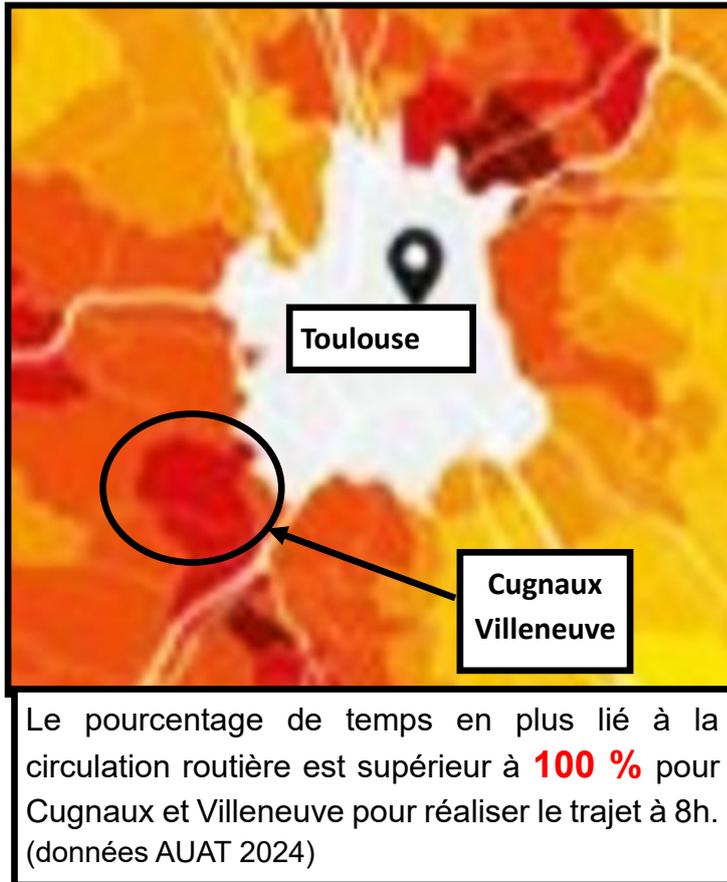
Au sommaire : les temps de trajet depuis et vers Toulouse le matin et le soir, sur les voies rapides et autour de pôles générateurs comme l'aéroport de Toulouse-Blagnac, Balma Gramont, Labège Innopole et Basso Cambo...

Le dernier rapport émis en **janvier 2024** s'affranchit des biais des autres études de « mobilités » en descendant au niveau des communes.

La base de données est constituée des temps de parcours de novembre 2022 à juillet 2023.

Les cartes émises permettent de mesurer l'impact de la circulation automobile pour chacune des communes de l'aire d'attraction de Toulouse.

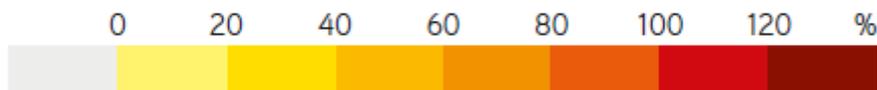
Il apparaît que les communes du Quadrant Ouest et Sud-Ouest de l'agglomération sont celles où les automobilistes perdent le plus de temps en heure de pointe du matin et en heure de pointe du soir. (à l'exception d'une zone au Nord-Est) (voir extrait de carte ci-après).



Pour Cugnaux et Villeneuve, les résultats reflètent le vécu des habitants.

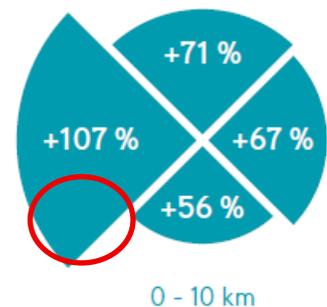
On constate sur l'extrait de carte ci-contre, que les temps de parcours sont le double du temps de référence.

Temps supplémentaire lié à la circulation (en %)



Les communes du quadrant Ouest et Sud-Ouest de l'agglomération sont celles où les automobilistes perdent le plus de temps en heure de pointe du matin et en heure de pointe du soir.

Pourcentage moyen de temps supplémentaire lié à la circulation depuis Toulouse à 17h30.



3 ÉTUDES « PROSPECTIVES » ET PROJETS

3-1 PLUIH 2025-2035

Le PLUIH est un document métropolitain d'orientation pour la période 2025-2035.

Dans la même période d'élaboration, les organismes suivants

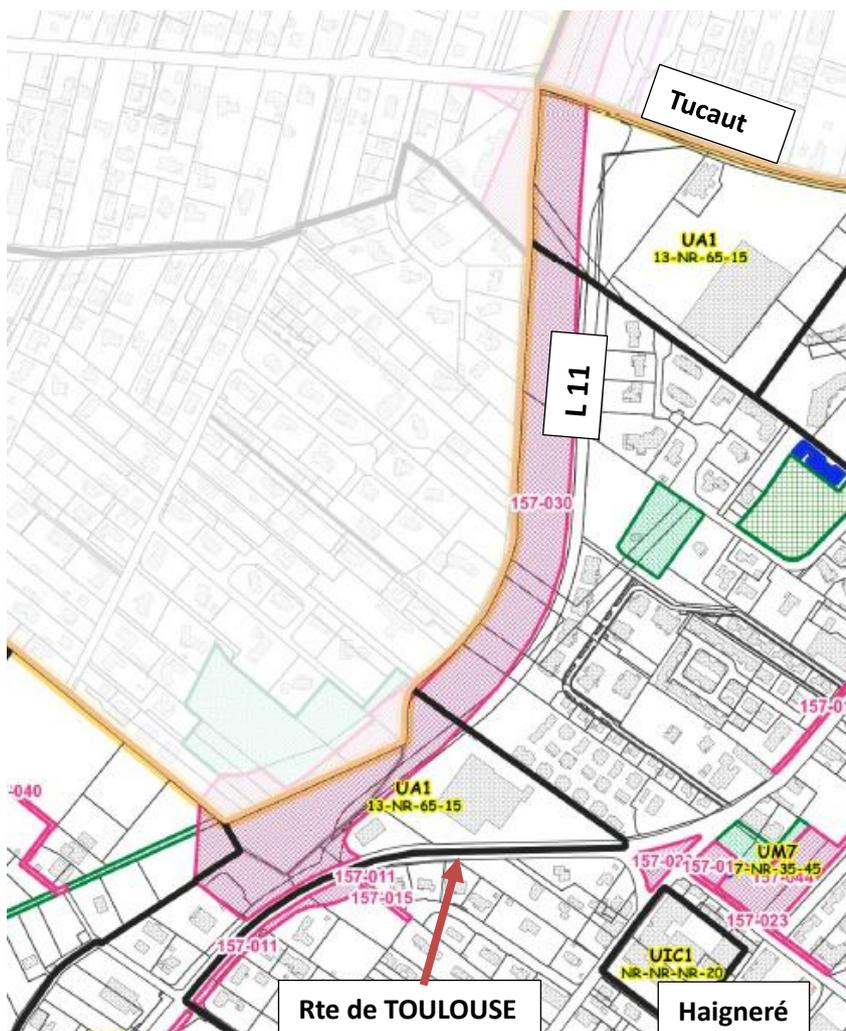


ont développé un ensemble d'études pour « **Anticiper ensemble les déplacements de demain** » pour la période 2030-2040 sur l'aire d'attraction de Toulouse (1,47 millions d'habitants / correspondants à l'aire d'étude de la réf 2).



« **L'ambition commune vise à réduire la congestion routière, à assurer l'amélioration de l'accessibilité globale du territoire ainsi qu'à préserver l'environnement et à améliorer la qualité de l'air.** »

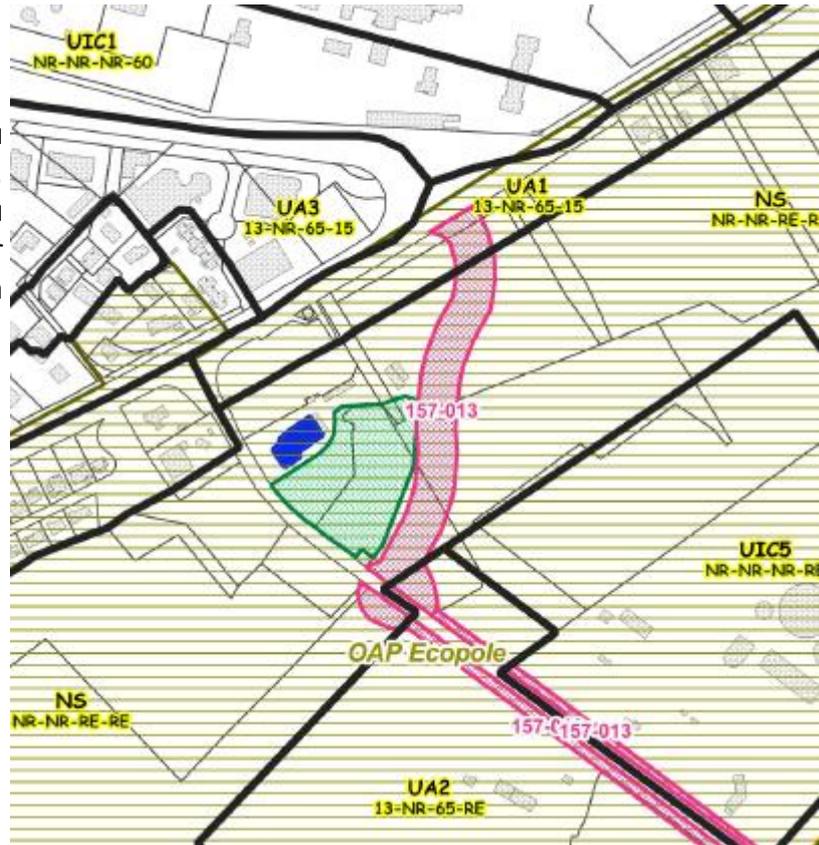
QUE PRÉVOIT LE PLUIH POUR CUGNAUX



Deux espaces réservés (ER) pour des infrastructures routières regroupés sous le label Boulevard Urbain du Canal Saint-Martory : BUCSM.

L'ER **157-030**, au profit de Toulouse Métropole, correspond au contournement de Saint-Simon, pour rejoindre l'Arc en ciel et délester le trafic de la route de Toulouse et de la route de Saint-Simon. Il longe la ligne de bus (L11) en site propre car les deux emprises n'en faisaient qu'une avant la réalisation de la ligne de bus en site propre, première étape du projet global.

Le deuxième ER (157-013), au profit de Toulouse Métropole, part du rond-point Tillon, au bout du boulevard Barès, pour rejoindre la route de Portet en direction du A64.



Le PLUIH se propose « d'affirmer et de pérenniser l'attractivité de la Métropole en répondant aux enjeux environnementaux et sociétaux. »

La configuration enclavée de Cugnaux avec ses bouchons matin et soir pour les A/R domicile-travail, la croissance cugnalaïse et le développement du site de Franczal nécessitent une réponse.

La Métropole dans ses réponses à l'Enquête Publique (1810-1) fait référence aux résultats globaux de l'enquête (réf 2) montrant une *baisse de 13% entre 2013 et 2023 des déplacements voitures...également* « on constate une baisse de la part des ménages disposant de plusieurs véhicules. »

Nous avons démontré dans les chapitres précédents, en s'appuyant sur des analyses détaillées, que cette approche globale masque gravement la réalité pour les communes de Cugnaux et de Villeneuve et sous-estime l'aggravation de la congestion routière.

VOTE DU PLUIH

Le contenu du PLUIH a été voté le 18 septembre 2024 par les deux groupes de la majorité municipale à savoir **Cap Citoyen** (Maire M. SANCHEZ) et groupe Cugnaux **OSE** (Objectif Social et Écologique – M. GOUDAL adjoint à l'Urbanisme).

Seul M. Karman du groupe OSE s'est abstenu dans la majorité municipale.

Trois jours après le vote du conseil municipal, on peut lire sur le réseau Facebook, sous la plume du « conseiller en charge des mobilités » :

« Notre groupe Cugnaux OSE restera mobilisé pour que ce projet (le BUCSM) ne voit jamais le jour et que des études sur des alternatives soient engagées rapidement (ex : piste cyclable). »

La piste cyclable existe déjà sur la plus grande partie !!!(voir § 3-3 sur le Réseau Express Vélo)
On peut améliorer la qualité sans aucun doute mais cela ne captera pas le trafic des 15 000 véhicules jours.

On retrouve dans le rapport des commissaires enquêteurs le même type de réponse :

« La ville de Cugnaux est favorable à un scénario fondé sur le renforcement des transports en commun et du Réseau Express Vélo, avant toute création de voirie. »

La municipalité veut elle accrocher une voiture supplémentaire à l'arrière du Linéo 11 ? Ou espère-t-elle l'arrivée du métro à Cugnaux ?

Depuis 2013, il a été aménagé dans l'emprise du BUCSM une voie dédiée aux TC, bordée d'une piste cyclable (à améliorer) de Bache Came à l'Arc en Ciel.

Sur l'axe Avenue du Comminges, les deux lignes de bus (58 et 85) « sont équivalentes à un service Linéo » a proclamé la municipalité. La piste cyclable existe à partir du rond-point Tillon vers Portet/Toulouse, dans la continuité des pistes de l'avenue Barès.

La reconfiguration de la piste Avenue du Comminges est déjà lancée.



Pareille duplicité récurrente cache en fait une vision idéologique qui n'ose pas s'affirmer publiquement.

Pourquoi faciliter la circulation pour rejoindre Airbus ? Pourquoi prendre en compte le développement de Francazal ?

Dans le compte rendu de l'atelier du 13 mars 2025 basé sur l'urbanisme et les transports, organisé par la Municipalité et la Métropole, et animé par M. Lefebvre (OSE) conseiller en charge des mobilités, on peut lire :

« Francazal : pertinence des nouveaux emplois ? Besoin de dédier ce site à de vraies solutions en réponse au changement climatique »

Il semblerait que l'aviation décarbonée ne soit pas pertinente.

« L'aviation n'est pas une industrie d'avenir » dixit Mme Sandrine Rousseau, égérie de nos amis verts.

La vision décroissante, la haine de l'aviation, même décarbonée, se cachent à peine.

Cela explique pourquoi Francazal n'existe pas dans le PLUIH cugnalais, notamment pour faciliter les accès au site.

3-2 ÉTUDE PROSPECTIVE MULTIMODALE 2030-2040

LES DÉPLACEMENTS DE DEMAIN 2030-2040 (Réf 1)

Pour répondre aux enjeux de mobilité de ce territoire, l'État, la Région Occitanie, le Département de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole et Tisséo ont adopté une **démarche partenariale prospective, tous modes de transports confondus.**

Les études prospectives multimodales dans leur conclusion ont sélectionné 13 projets dont en projet 10 la voie du Canal St Martory., en plus de liaisons transversales multimodales à l'Ouest de Toulouse.



Le rapport indique qu'en l'absence « D'Améliorations plus fortes » par rapport au programme déjà en cours



« dans l'ouest Toulousain, la saturation du réseau routier s'étendra de manière plus marquée par rapport à 2017, jusqu'à 15 kilomètres du centre-ville de Toulouse sur la quasi-totalité des voies. »

L'espace réservé 157-030 pour le BUCSM est depuis très longtemps la propriété du Conseil Départemental, qui avait à cette lointaine époque la compétence mobilité.

Cela a permis de réaliser la voie de bus en site propre en 2012/2013.

Depuis plus rien à part l'affirmation par la Métropole que c'était une priorité ... bloquée depuis 2014 par le conseil municipal cugnalais.

Pourtant on aurait pu croire que Cugnaux disposait d'un atout avec dans sa commune la conseillère départementale en charge des mobilités et infrastructures

Martine CROQUETTE CONSEILLÈRE DÉPARTEMENTALE DU CANTON DE TOURNEFEUILLE 3ème Vice-présidente - Mobilités (hors mobilités actives) – Infrastructures - Routes Membre de la...

La Métropole ayant maintenant la compétence voirie, il y a des accords à trouver car en direction de Portet on retrouve la compétence du Conseil Départemental.

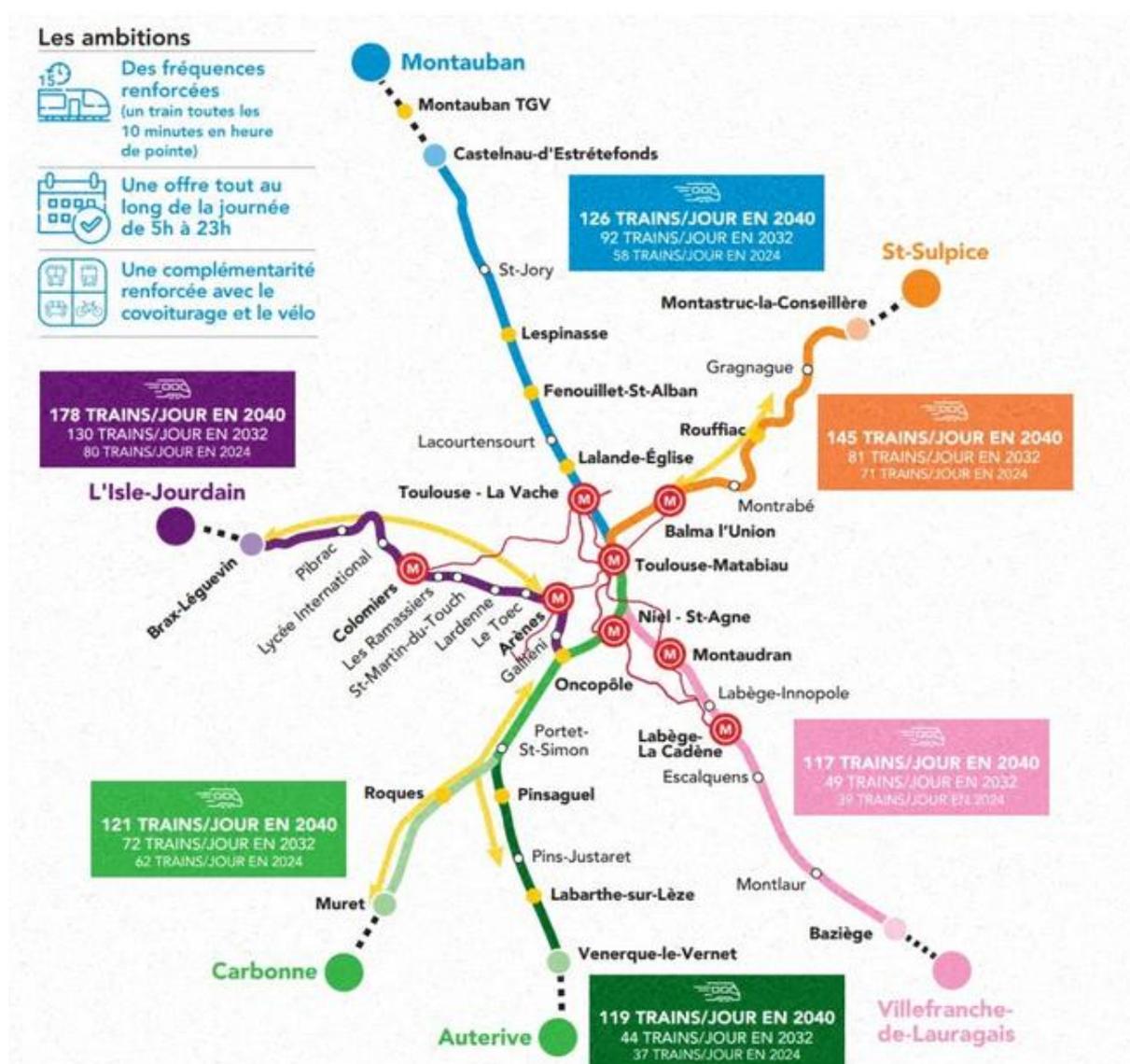
Cette réalisation est aujourd'hui inscrite dans les priorités (projet n°10).

Le dossier ne semble pas avoir progressé.

L'étude considère tous les modes de transport et notamment prévoit en projet n°14 :

14 RENFORCEMENT DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE DE L'AIRE D'ATTRACTION DE TOULOUSE

Le projet entend développer les services ferroviaires à l'échelle de l'aire d'attraction de Toulouse afin d'assurer une offre de type « RER », alternative majeure aux usages de la voiture entre Toulouse et ses couronnes périphériques compte tenu de l'importance de l'étalement urbain.



C'est la branche nord qui bénéficie des premiers investissements dans le cadre de l'opération LGV.

Pour les branches sud voir ci-après le programme horizon 2040.

- **Branches Sud et Sud-Ouest vers Auterive et Carbonne :**

Sur le tronçon commun aux deux branches, le projet prévoit la création d'une avant-gare à Niel en interconnexion avec le métro B en remplacement de l'actuelle halte de St-Agne trop à l'étroit, l'aménagement d'une bifurcation dénivelée au niveau de Portet-St-Simon pour la séparation entre les deux branches ainsi que la création d'une nouvelle halte à l'Oncopole en interconnexion avec le téléphérique Téléo.

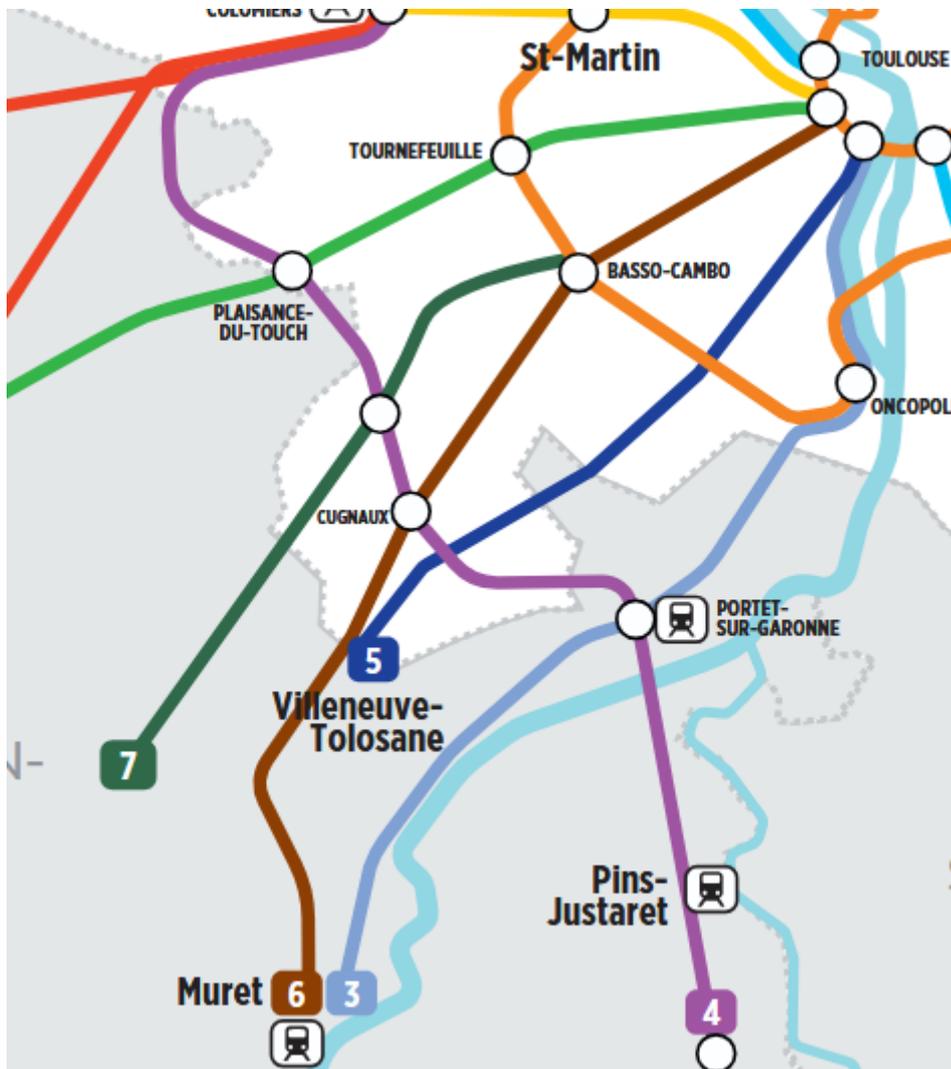
La liaison bus gare de Portet / Francazal / Tournefeuille / Colomiers métro ligne C est un élément nécessaire qui doit accompagner le développement de la zone de Francazal.

Mais ce n'est qu'une partie des solutions qui doivent accompagner le BUCSM pour améliorer son efficacité.

La ligne de bus ne résoudra pas « la mobilité industrielle » du site de Francazal.

3-3 RÉSEAU EXPRESS VÉLO

Cugnaux et Villeneuve sont concernés par le développement du Réseau Express Vélo, mis en œuvre et financé par TOULOUSE MÉTROPOLE.

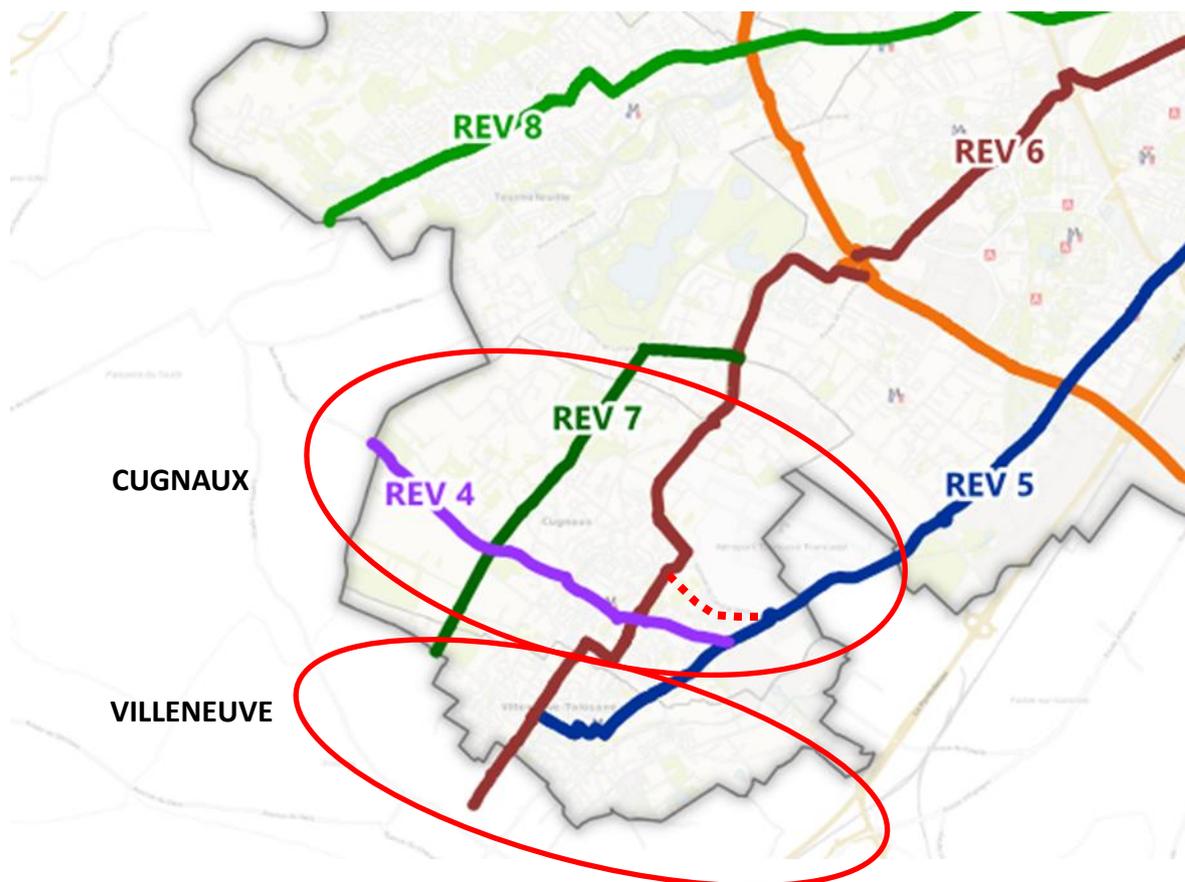


Les REV's 4, 5, 6 et 7 traversent les deux communes. La REV 7 correspond à la voie verte du Canal Saint-Martyr.

Les REV's 5 (ex 7) et 6 (ex 5) permettent de pénétrer dans Toulouse. La REV 7(ex Voie Verte le long du canal St Martyr) se connecte sur la REV 5.

Les REV's 5 et 6 sont interconnectés dans Cugnaux par les deux pistes cyclables qui bordent l'avenue du Général Barès, entre les ronds-points Mandela et Charles Tillon.

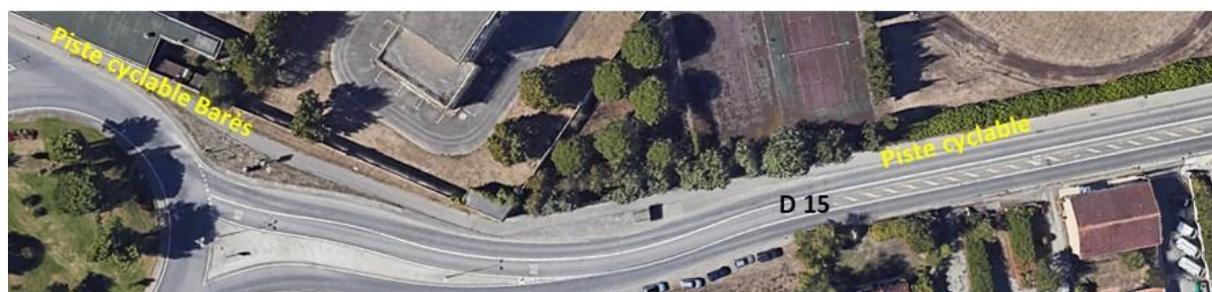
A l'intérieur de Cugnaux, la piste le long de l'avenue Leclerc/Résistance/11 novembre permet de rejoindre la REV 6 et la piste le long de l'avenue Barès au rond-point Mandela. De même la piste le long de l'avenue Léo Lagrange permet de relier le centre de Cugnaux à l'avenue du général Barès (avec toutefois une rupture rue du Stade).



Quelle est la situation actuelle ?

La REV 5 correspond au tracé de la D(M)15 dite route de Seysses (avenue de Francazal/avenue du Comminges dans les communes.). A partir du rond-point Tillon la route de Seysses est bordée par une piste cyclable, permettant le double sens de circulation, séparée de la voirie.

L'aménagement en amont avenue du Comminges est programmé.



La REV 5 et la 6 sont interconnectées par les pistes cyclables qui bordent le boulevard Barès, le long de Francazal.



La REV 6 depuis le rond-point Mandela suit le tracé du Lineo 11. Le long de la route de Toulouse il existe une piste de qualité séparée de la chaussée voiture.

Ensuite dans la zone site propre du Linéo 11, l'aménagement est à améliorer significativement.



Le REV6 arrive de Villeneuve Tolosane par le boulevard des Pyrénées Et vient buter à Cugnaux sur la rue du Vieux Moulin.

Le panneau (ci-contre), posé rue du Vieux Moulin, fait référence au REV 5 qui est devenu le REV 6. Montant des travaux 2,8 millions €.

On constate donc que la situation existante permet l'utilisation du vélo pour se rendre sur Toulouse.

La mise au standard « REV » améliorera certainement la qualité et la sécurité des parcours, mais ne provoquera pas de transfert modal significatif en direction de Toulouse compte tenu de la situation existante.



4 BUCSM : UN PROJET DISCUTABLE ?

Comme nous l'avons vu précédemment deux espaces réservés ont été confirmés dans le PLUIH pour le BUCSM 1.

Les anciens espaces réservés qui prolongeaient le BUCSM vers la route de Plaisance ont été supprimés.

Et pourtant : « **Situé sur les communes de Cugnaux et Villeneuve-Tolosane, le projet intercommunal de Pé d'Estèbe – Belle Enseigne se développe sur 14,5 hectares en continuité de l'urbanisation existante dans le périmètre de cohérence urbanisme / transport du boulevard urbain de Saint-Martory (BUCSM).** » (Délibération Métropole du 21 novembre 2019)

Pour rappel le projet intègre la nouvelle gendarmerie et environ 400 logements. La gendarmerie, opérationnelle depuis juin 2025, a été inaugurée officiellement le 26 août 2025 et environ 150 logements sont réalisés ou en cours d'achèvement.

Interrogé en réunion publique, M. le Maire de Villeneuve a répondu que le BUCSM dans cette zone « **relevait d'une autre temporalité** ».

Les gendarmes pourront profiter du REV 7...quand il sera continu.

Le contournement de Saint-Simon est donc la première partie du BUCSM pour laquelle les terrains sont la propriété des collectivités locales depuis des dizaines d'années.

Le projet de BUCSM (Boulevard Urbain du Canal Saint Martory), existe depuis fort longtemps et a déjà soulevé des critiques.

C'est un projet du siècle dernier ?

En fait quand on dit « Non AUX ROUTES », on reste deux siècles en arrière.

Faut-il arrêter l'attractivité de la Métropole toulousaine ?

Faut-il attendre que l'aéronautique disparaisse et avec elle son pôle d'emploi ? Airbus a un plan de charge de 10 ans.

La route attire les voitures Comme le médecin attire les malades.



Ce tronçon de BUCSM n'ouvre aucune zone à la construction.

Réduire le temps de trajet d'un bon tiers pour des milliers de personnes n'aurait aucun effet sur leur santé et la qualité de l'air ?

Le nombre de voitures augmente compte tenu de l'accroissement de population malgré l'amélioration des TC.

On ne peut laisser perdurer des situations insupportables.

On est loin du développement durable en ne faisant rien et le RER considéré dans l'étude prospective 2030/2040 n'aura pas d'impact significatif sur notre zone.

« Voir ce qui est et vouloir ce qui se peut » ne semble pas être une démarche sensée. On répète à satiété la doxa « Vélo et TC » sans aucune considération avec la réalité sociale (lieu d'activité et lieu d'habitat) et environnementale.

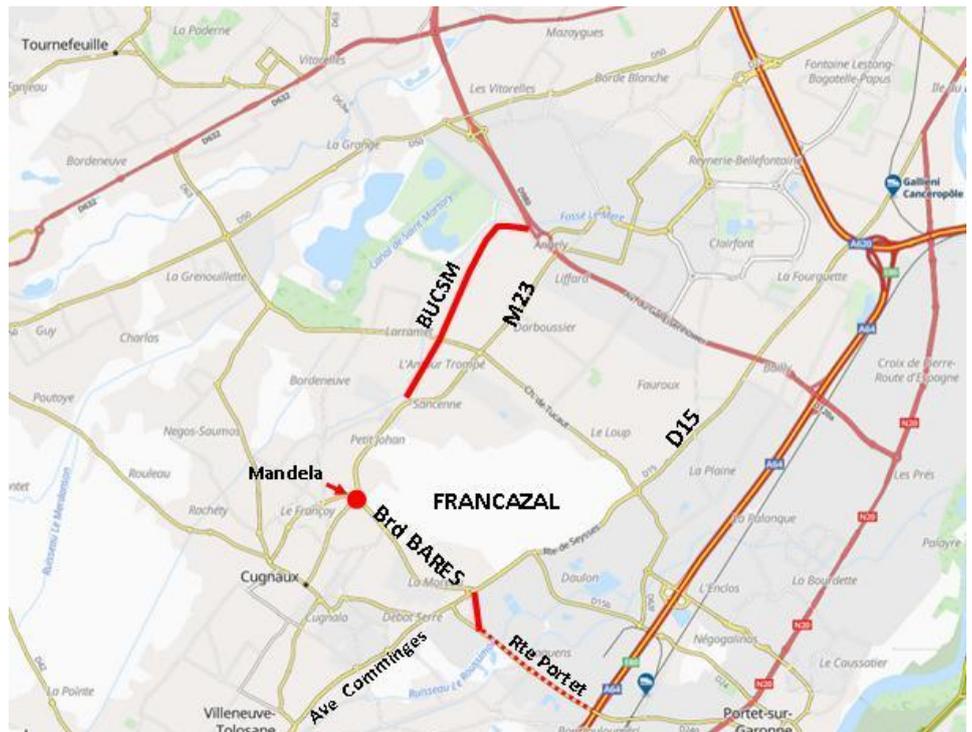
La réalisation du BUCSM doit être exemplaire et s'accompagner bien évidemment de compensations environnementales.

La mairie de Cugnaux est propriétaire de dizaines d'hectares pour offrir des compensations.

La création d'une ligne de bus Cugnaux/Tournefeuille/Colomiers n'est qu'une infime partie de la solution et le développement des REV's n'apportera pas, comme nous l'avons vu, de changement significatif.

Rapprocher lieu de vie et lieu d'activité est le principal défi pour assurer une transition écologique socialement acceptable.

Francazal peut marquer un changement de paradigme pour Cugnaux mais faut-il encore l'accompagner dans une perspective de développement durable.



5 – CONCLUSION

Il est indispensable de partir de la réalité sociale- articulation entre lieux d'habitat et lieux d'activité- pour adapter les « mobilités » dans une perspective réaliste de développement durable.

L'attractivité de Toulouse-Métropole est une dynamique durable que le PLUIH prend pleinement en compte. Depuis de nombreuses années, les communes du sud-ouest toulousain subissent une forte progression démographique. Cugnaux, en particulier, figure parmi celles qui ont le plus fortement crû au cours de la dernière décennie, alors même que les infrastructures n'ont pas suivi cette évolution.

A Cugnaux comme à Villeneuve Tolosane, le nombre de véhicules en circulation ne diminue pas malgré les investissements dans les transports en commun (Linéo) et le développement des pistes cyclables. Il n'existe donc pas de solution unique pour transformer les mobilités dans ce secteur.

Dans ce contexte, le projet de Boulevard Urbain du Canal de Saint Martory (BUCSM), tel que retenu dans le PLUIH, constitue une réponse majeure. Il permettra de réduire significativement les temps de parcours domicile-travail, entraînant une diminution des émissions polluantes, une amélioration de la qualité de l'air. Et, par conséquent, une meilleure qualité de vie grâce au temps quotidien gagné.

En parallèle, la mise en œuvre du Réseau Express Vélo (REV) par la Métropole renforcera la qualité des itinéraires cyclables existants vers Toulouse. Toutefois, cette amélioration ne suffira pas à provoquer une baisse sensible des véhicules en circulation.

Les opposants au BUCSM (notamment le groupe écologiste EELV et le groupe LFI regroupés dans le groupe OSE au sein du conseil municipal cugnalais) semblent ignorer les résultats pourtant clairs des études disponibles. Leur position traduit une vision décroissante de la société, fondée sur l'idée que le triptyque « transports en commun – vélo -TER » suffirait à résoudre la problématique des mobilités dans notre secteur.

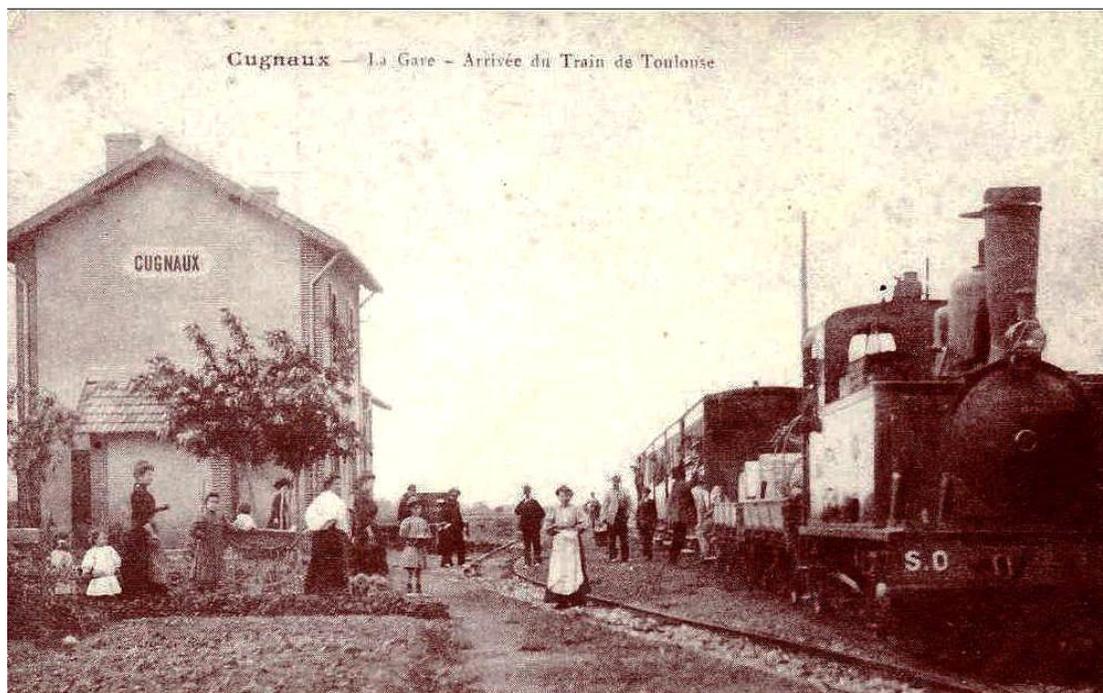
Enfin, le développement à long terme de la zone de Francazal pourrait contribuer à rééquilibrer la relation habitat/emploi, et ainsi modifier durablement les modes de déplacements domicile-travail.

(Image créée par intelligence artificielle)

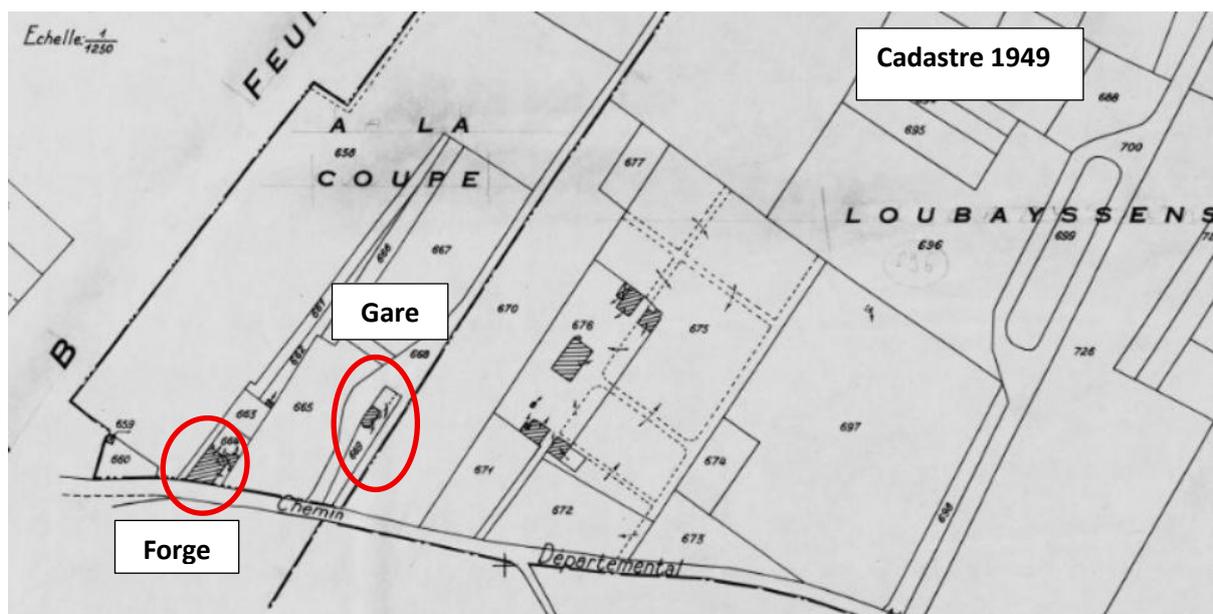


ANNEXE : QUAND LE TER ARRIVAIT A CUGNAUX

Il y avait une gare à Cugnaux ... et un train qui arrivait de Toulouse (gare Roguet).



Le plan cadastral de 1949 ci-dessous montre l'implantation, même si le train ne circule plus à cette époque.





La gare a disparu dans les années 60. A la place on trouve aujourd'hui le parking du Quai des Arts.

Horaires des trains

TOULOUSE A PAILHÈS ET SABARAT									
fr. c.	fr. c.	kil.	(278, 279)						
De Toulouse-R.			● Toulouse-Roguet.	6 15	10 »	16 40	● Sabarat..... dép.	5 »	9 35 15 35
» 25	» 15	3	Rd Pt de Lardenne (h.)	6 25	10 17	16 50	Menay (arrêt).....	5 17	9 52 15 52
» 40	» 30	5	Prats (halte).....	6 31	10 23	16 56	Pailhès } arr.	5 25	10 » 16 »
» 45	» 35	6	Mounédé (halte).....	6 35	10 27	17 » } dép.	5 35	10 15 16 10
» 55	» 40	7	Saint-Simon.....	6 38	10 30	17 3	Artigat.....	5 45	10 24 16 18
» 60	» 45	8	Villeneuve (halte).....	6 42	10 34	17 7	Bajou-St-Martin (arr.)	5 52	10 31 16 25
» 85	» 60	11	Cugnaux.....	6 48	10 42	17 13	Le Fossat-Le Carla...	6 »	10 43 16 33
»	»	12	Villeneuve-Tolos (h.)	6 51	10 45	17 16	Sainte-Suzanne (arrêt)	6 12	10 55 16 45
»	»	14	Frouzins (halte).....	6 57	10 51	17 22	Massabrac-St-Ybars..	6 49	11 6 16 52
1 25	» 90	16	Seysses.....	7 3	10 59	17 28	Lézat.....	6 38	11 24 17 9
1 55	1 15	20	Muret (S.-O.).....	7 17	11 16	17 40	Rapas (arrêt).....	6 40	11 26 17 11
»	»	21	Muret (all. Niel) (arr.)	7 23	11 22	17 46	Goutemajou (arrêt)..	6 47	11 33 17 18
2 40	» 55	27	Croix-Blanche (halte)	7 41	11 40	18 4	St-Sulpice-sur-Lèze..	7 3	11 47 17 31
2 25	» 65	29	Lagardelle.....	7 48	11 48	18 10	Montaut-Mounoy (h.)	7 11	11 55 17 39
»	»	32	Pellepoix-Maurat (h.)	7 57	11 57	18 19	Rougé (arrêt).....	7 16	12 » 17 44
2 55	1 85	33	Beaumont-sur-Lèze..	8 1	12 10	18 23	Beaumont-sur-Lèze..	7 30	12 12 17 54
»	»	36	Rougé (arrêt).....	8 11	12 20	18 33	Pellepoix-Maurat (h.)	7 34	12 16 17 58
2 95	2 15	38	Montaut-Mounoy (h.)	8 16	12 25	18 38	Lagardelle.....	7 46	12 26 18 9
3 15	2 30	41	St-Sulpice-sur-Lèze..	8 28	12 36	18 49	Croix-Blanche (halte)	7 51	12 31 18 14
»	»	44	Goutemajou (arrêt)..	8 37	12 45	18 58	Muret (all. Niel) (arr.)	8 9	12 49 18 32
»	»	47	Rapas (arrêt).....	8 44	12 52	19 5	Muret (S. O.).....	8 16	13 2 18 40
3 65	2 65	47	Lézat.....	8 47	13 »	19 7	Seysses.....	8 27	13 15 18 51
4 10	3 »	53	Massabrac-St-Ybars..	9 3	13 15	19 23	Frouzins (halte).....	8 33	13 21 18 57
»	»	55	Sainte-Suzanne (arrêt)	9 10	13 22	19 30	Villeneuve-Tolos (h.)	8 39	13 27 19 3
4 65	3 40	60	Le Fossat-Le Carla...	9 26	13 38	19 45	Cugnaux.....	8 42	13 32 19 6
»	»	61	Bajou-St-Martin (arr.)	9 34	13 46	19 53	Villeneuve (halte)...	8 48	13 38 19 12
5 »	3 70	65	Artigat.....	9 41	13 55	20 »	Saint-Simon.....	8 52	13 43 19 16
5 25	3 85	68	Pailhès } arr.	9 48	14 2	20 7	Mounédé (halte).....	8 55	13 46 19 19
De Pailhès		 } dép.	10 5	14 7	20 17	Prats (halte).....	8 59	13 50 19 23
» 25	» 15	3	Menay (arrêt).....	10 14	14 16	20 26	Rd Pt de Lardenne (h.)	9 5	13 56 19 29
» 60	» 45	8	● Sabarat (280) .. arr.	10 30	14 32	20 41	● Toulouse-Roguet.	9 16	14 6 19 39

La ligne fut mise en service vers 1910 par la Compagnie des chemins de fer du Sud-Ouest (CFSO). La gare Roguet située dans le quartier Saint-Cyprien permettait une bonne interconnexion avec le métro (Arènes ou Patte d'Oie). !!!

Malheureusement le Métro est arrivé un siècle plus tard et entre temps le train avait disparu.

La gare Roguet a été fermée au trafic ferroviaire en 1959, avant de devenir brièvement une gare routière avant d'être démolie et remplacée par une cité HLM.

Voir sur la carte ci-après les différentes lignes qui partaient de Roguet.

PUBLICATIONS

CUGNAUX 1870-1908
GUERRE SCOLAIRE ET
LUTTE CONTRE LA RÉPUBLIQUE

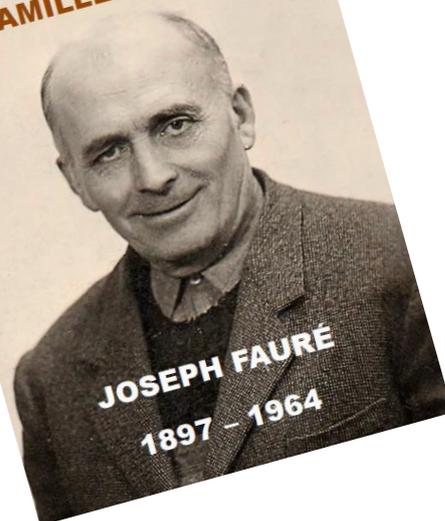
2

FAMILLE REMY

De la Révolution
Au Café des Sports
7 générations

**LA FAMILLE
ARTIGUE**
Les Forgerons de
Cugnaux

UNE FAMILLE CUGNALAISE



JOSEPH FAURÉ
1897 - 1964

CIAO ITALIA

L'immigration italienne à
Cugnaux (1921- 1940)

LA-SAGA-DE-LA-FAMILLE-BOUBES

D'ANDRÉ-A-ANDRÉ

1850-1997

CONSCRITS

1917-1967

CUGNAUX : LES DERNIERES VENDANGES



CUGNAUX HIER AUJOURD'HUI DEMAIN

Association de défense de l'environnement, de la qualité de vie et de la biodiversité, en s'appuyant sur l'histoire de Cugnaux et son identité.

Site : <https://lechad.fr>

Contact : contact@lechad.fr

