

Contribution à l'Enquête Publique portant sur l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal et Habitat (PLUi-H) de la Métropole de Toulouse élaborée à la suite de l'audition réalisée à la demande du Président de la commission d'enquête le 5 février 2025 à Toulouse.

L'enquête publique unique organisée dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal et Habitat (PLUi-H) de la Métropole de Toulouse se déroule du jeudi 2 janvier 2025 à 9h00 au jeudi 13 février 2025 à 12h00.

Le Président de la Commission d'enquête a souhaité recueillir l'avis de l'association Eurosud TEAM<sup>1</sup>. Le Vice-président de l'association Michel Colombié<sup>2</sup>, ainsi que la Directrice Valérie Cormier ont donc été auditionnés le 5 février 2025, à la suite de quoi, il a été considéré opportun que l'association Eurosud TEAM produise une contribution écrite détaillée ci-après.

**Contexte :**

Document de planification et d'urbanisme réglementaire, le PLUi-H fixe les grandes orientations d'aménagement et d'habitat du territoire et définit un projet urbain pour la période 2025-2035. Il détermine également les règles d'occupation et d'utilisation du sol comme les règles applicables dans les zones constructibles ou celles à protéger.

Il a pour objectif d'apporter les meilleures réponses possibles aux besoins des habitants et des activités existantes et futures tout en préservant les ressources du territoire. Il s'agit d'un « document vivant qui évoluera en tant que de besoin jusqu'en 2035 pour adapter la traduction réglementaire des ambitions du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) mais qui permettra dès son approbation d'inscrire la Métropole dans la perspective d'un urbanisme sobre, durable et favorable à la santé. »

**Après avoir pris connaissance des documents mis à la disposition du public dans le cadre de l'enquête publique sur le PLUi-H de la métropole de Toulouse, Eurosud TEAM alerte sur l'abandon de l'emplacement réservé « voie ferrée dans la vallée de l'Hers » au bénéfice de la SNCF, pourtant inscrit au SCOT voté le 21/04/2017 et qui n'a pas été reporté au PLUi-H.**

---

<sup>1</sup> Eurosud TEAM, association loi 1901 créée en 1992, se consacre aux enjeux de la mobilité, de la transition écologique et de l'aménagement local. Elle assure une veille sur les projets impactant les territoires, informe objectivement responsables et grand public et favorise les synergies par la mise en relation des acteurs.

<sup>2</sup> Michel Colombié est également Président de l'Observatoire Régional des Transports Occitanie et Vice-président délégué du CESER Occitanie en tant que Président de la Commission 1 : Aménagement du Territoire – Politiques environnementales et énergétiques – Mobilités – Infrastructures – Logement. Il est par ailleurs Secrétaire de la CCI Occitanie.

En effet, le SCOT de 2017, sanctuarisait « la conservation de la possibilité d'un éventuel contournement ferroviaire de Toulouse et la possibilité d'un pôle d'échange fer/méto dans le secteur de Gramont/Argoulets » au chapitre : « Prévoir les infrastructures nécessaires au maintien et au renforcement de l'accessibilité métropolitaine ».

### Argumentaire et enjeux :

Pour Eurosud TEAM, l'emplacement réservé pour ce contournement ferroviaire futur doit être maintenu dans le PLUi-H, pour les raisons suivantes :

1/ il est nécessaire de prévoir la **continuité de la ligne nouvelle décidée entre Bordeaux/Dax et Toulouse** dans la double perspective de réalisation de Toulouse-Narbonne-Montpellier-Perpignan, et de saturation de la tranchée de Guilhemery, voire du faisceau de la gare Matabiau. Dans cette perspective, des trains Bordeaux-Barcelone, ou Bordeaux-Marseille pourraient circuler sans passer par Matabiau, libérant ainsi des capacités de circulation pour d'autres trains et sans perdre 40 mn pour entrer et sortir de Toulouse.

Les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT), dont les travaux ont démarré en mai 2024, réalisés dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO) représentent une augmentation de capacité considérable (mise à 4 voies de la ligne actuelle à 2 voies). Il serait vraiment dommageable que cela débouche indéfiniment sur le goulet d'étranglement de la tranchée de Guilhemery, sans alternative, même à long terme.

2/ Le projet de **Service Express Régional Métropolitain (SERM) de Toulouse** qui progresse activement, ajoute encore à cette problématique de capacité et de nécessité de supprimer les goulets d'étranglement. L'objectif est de mettre en service **121 trains supplémentaires d'ici fin 2032**, afin de proposer une alternative efficace à la voiture individuelle et de réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements. Le projet prévoit notamment :

- Des trains circulant de 5h à 23h, avec une fréquence pouvant atteindre un passage toutes les 10 minutes aux heures de pointe.
- La création de nouvelles haltes ferroviaires pour améliorer l'accessibilité.
- Le développement de pôles d'échanges multimodaux facilitant les correspondances entre différents modes de transport.

En décembre 2024, une convention de financement et d'organisation a été adoptée, définissant les contributions financières et les responsabilités des partenaires impliqués, notamment l'État, la Région Occitanie, le Département de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole, Tisséo Collectivités, la Société du Grand Paris Développement (SGP Dev), SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Comment peut-on dans ce contexte envisager de supprimer l'emplacement réservé pour ce contournement ferroviaire, d'autant que dans le cadre du SERM Toulousain, certains acteurs appellent de leurs vœux une diamétralisation<sup>3</sup> des trains, ce qui

---

<sup>3</sup> La diamétralisation des trains est un concept ferroviaire qui consiste à relier deux lignes de train distinctes à travers un centre-ville, souvent via une gare centrale, pour éviter les terminus et améliorer la fluidité du réseau. Cela permet de réduire les correspondances, d'augmenter la fréquence, de diminuer la congestion en gare. C'est le cas du RER A à Paris qui traverse la ville d'ouest en est sans terminus central.

suppose de pouvoir traverser la ville sans rupture de charge à Matabiau. L'absence d'alternative à la circulation dans la tranchée Guilhemery limitera obligatoirement le développement de ce concept vers le sud-est de Toulouse.

3/ Pour les mêmes raisons de capacité et d'efficacité, il est également nécessaire de prévoir un **itinéraire de fret qui ne passe pas par le centre-ville de Toulouse et la gare Matabiau**. Le développement du fret ferroviaire fait l'objet d'une ambition partagée par l'Union Européenne, l'Etat, les collectivités, la SNCF, les transporteurs et les chargeurs. La demande est forte, mais les capacités sont faibles sur le réseau existant et de nouvelles infrastructures seront très probablement nécessaires à moyen terme. Le report modal de la route vers le fer est un impératif majeur de la décarbonation de ce secteur, toujours très en retard sur les objectifs pour différentes raisons.

S'ajoutent à cela des raisons évidentes de **sécurité, concernant la circulation de certaines marchandises sensibles qui cheminent en cœur de ville**, à proximité d'écoles et de nombreuses habitations. La configuration de la tranchée de Guilhemery, encaissée entre de très hauts murs, son très mauvais accès routier et sa très mauvaise accessibilité de manière générale, font de ce passage obligé une zone de risque majeur en cas d'incidents quels qu'il soient.

4/ L'Espagne toute proche de Toulouse est en passe de terminer la **connexion de ses principaux ports (Barcelone, Valencia, Algeiras) au ferroviaire** en s'équipant de plateformes multimodales très performantes de manière à opérer un fort report modal d'ici quelques années. D'ores et déjà de nouveaux trains de fret relient Barcelone à Toulouse via le tunnel transfrontalier depuis 2024.

Plusieurs projets de plateformes ou de développement de plateformes existantes dans la Région Occitanie et au-delà militent également pour un futur contournement ferroviaire de Toulouse.

Le port de Sète vient d'inaugurer son nouveau terminal d'autoroute ferroviaire, Port la Nouvelle étudie cette possibilité, La zone de Rivesaltes porte un projet également. Perpignan et le Boulou développent fortement leurs activités. La future ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers, sera mixte fret/voyageurs, et probablement son prolongement Béziers-Perpignan également.

Au Nord de Toulouse, des terminaux multimodaux existent également, associés à des activités logistiques en fort développement. Certains ont des projets de modernisation importants, comme celui exploité par la société TAB Rail Road qui possède également un terminal ultramoderne à Miramas (13).

## Conclusions

Il ne paraît ni cohérent, ni responsable, dans un document de planification et d'urbanisme qui poursuit l'objectif « d'apporter les meilleures réponses possibles aux besoins des habitants et des activités existantes et futures » de constater à la fois la très forte croissance démographique, la très forte demande de mobilités et de besoins logistiques associés et de renoncer à une emprise stratégique que les différentes parties prenantes ont su préserver durant des années.

---

Effacer sans faire de bruit cette réserve foncière au moment où toutes les métropoles souhaiteraient en créer (cf. contournement de Lyon), et où toutes les conditions sont réunies pour une très forte augmentation des circulations ferroviaires autour des métropoles du sud de la France et en connexion avec l'Espagne, peut faire perdre à la métropole toulousaine un outil de compétitivité et de qualité de vie considérable, simplement parce que personne ne porte le projet de contournement ferroviaire de Toulouse aujourd'hui avec suffisamment de volontarisme, à commencer par l'Etat.

Le mode ferroviaire est un écosystème industriel méconnu mais en pleine mutation et très porteur pour l'avenir, car il demeure le mode de transport massif le plus économe en émission de gaz à effet de serre. Mais faute d'infrastructures, certains territoires ne peuvent bénéficier pleinement de ses retombées nombreuses et diversifiées.

Toulouse est dans ce cas pour le moment. Ce retard devrait être comblé dans les années qui viennent avec les projets de lignes nouvelles qui la concernent, mais la suppression de l'emplacement réservé « voie ferrée dans la vallée de l'Hers » au PLUi-H représenterait à cet égard un très mauvais signal.

**C'est pour toutes ces raisons que l'association Eurosud TEAM formule une demande d'évolution du document, lors de cette procédure ou en prévision d'une procédure d'évolution ultérieure du PLUi-H.**

---

#### Nos coordonnées :

Eurosud TEAM – 101 bd de Suisse – Immeuble Le Vincennes – 31200 Toulouse  
Tél : 05 34 41 18 39 - [contact@eurosudteam.com](mailto:contact@eurosudteam.com) – [www.eurosudteam.com](http://www.eurosudteam.com)

#### Coordonnées des personnes auditionnées le 05/02/2025 :

Michel Colombié, Vice-président - [colombie.m@votremel.com](mailto:colombie.m@votremel.com)  
Valérie Cormier, Directrice – [valerie.cormier@eurosudteam.com](mailto:valerie.cormier@eurosudteam.com)

#### Organisation et fonctionnement :

Eurosud TEAM est une association loi 1901, composée d'acteurs socio-économiques représentatifs de la Région Occitanie, notamment. Elle est présidée par Jean-Louis Chauzy, également président du CESER Occitanie. La liste complète de nos membres est consultable sur notre site internet [www.eurosudteam.com](http://www.eurosudteam.com)