



Union Départementale des Syndicats CGT

Haute Garonne

19, place Saint Sernin 31070 Toulouse cedex 07

Tel: 05 61 21 53 75 courriel : ud31@cgt.

***Pour la Cgt, le temps de trajet imposé aux salariés
est du temps de travail***

Le bien-être des travailleurs, qu'ils soient actifs, privés d'emplois, étudiants, retraités... impose de développer et d'améliorer constamment le Service Public des transports en commun.

Le projet de 3ème ligne de métro est dans le débat public avec de lourdes interrogations sur les intérêts particuliers en jeu et les buts recherchés. Dans ce cahier d'acteur, la Cgt émet des pistes de réflexions et des propositions pour améliorer les conditions de vie et de trajet des salariés et développer l'activité économique, dans le cadre de l'intérêt général et du développement durable.

Les responsabilités sociales et économiques des entreprises doivent-être mises à contribution. C'est pourquoi la Cgt revendique la prise en charge intégrale par l'employeur et pour tous les salariés, du coût du transport domicile/travail, en favorisant les transports collectifs. La CGT pose plus largement la question de la gratuité des transports publics.

La CGT revendique de pouvoir vivre et travailler partout en région Occitanie au moyen d' une autre répartition de l'activité économique. Il est nécessaire d'aménager durablement le territoire en combattant les phénomènes de concentration qui sont à la base de la crise actuelle des déplacements et des transports sur la métropole et l'aire urbaine toulousaine.

La question des déplacements est liée à celle de la création de richesses. Pour la CGT, débattre des transports passe par l'exigence de mettre les décisions de développements économiques et de répartition des richesses entre les mains des travailleurs eux même. C'est un impératif Démocratique !

Ce projet de 3^{ème} ligne de métro pose entre autre, la question des politiques à mener pour rétablir la justice sociale, notamment envers les classes populaires. Satisfaire les besoins immédiats des travailleurs, agir pour transformer la société, c'est la ligne de conduite de la CGT en matière de déplacements comme dans les autres domaines. C'est pour cela que les salariés se battent avec elle afin qu'il fasse bon vivre et travailler à Toulouse comme partout dans la région au XXIème siècle !

Cédric Caubère, Secrétaire général de la Cgt Haute-garonne

3ème ligne du Métro et la démocratie participative

Elle est essentielle pour un choix politique engageant les budgets familiaux, la qualité de vie et l'avenir de plus d'un million de citoyens. Le débat est important et animé autour de ce projet. C'est une bonne chose pour la démocratie mais sous réserve qu'il en soit tenu compte dans les décisions finales. La CGT juge que la contribution active des associations d'usagers et des citoyens est de fait, celle des salariés qu'ils soient actifs, sans emplois ou retraités. S'ajoutent toutes les organisations étudiantes, Lycéennes et de jeunesse qui doivent avoir leur mot à dire, d'autant plus que leur nombre est très important en tant qu'usagers des transports en commun mais également en tant que salariés, puisqu'une majorité de jeunes travaillent pour financer leurs études.

Des solutions autres, avec des arguments pour répondre à la fois à l'urgence et à la mise en œuvre des décisions du Plan de Déplacements Urbains (PDU) sont proposées. Des propositions de modifications du tracé sont également faites. La CGT juge que les décideurs doivent intégrer les questions posées et étudier avec ceux qui les portent, les nombreuses propositions faites.

3ème ligne du métro, est-ce la priorité?

Plus qu'une opposition de principe à ce projet, ce sont plutôt des interrogations très lourdes qui sont posées par les différents acteurs. Elles portent sur le rapport entre son coût et son apport escompté dans l'amélioration globale des déplacements et des conditions de transports des usagers. Cela alors que les orientations et décisions du Plan de Déplacements Urbains approuvé par les 117 communes de son périmètre en 2012, doivent pouvoir aller au bout ainsi que leur financement, soit 1,9 milliards pour le SMTC.

3ème ligne du Métro, vampirisation du PDU?

Compte tenu de ce qui précède et si l'on considère la pertinence du projet par le rapport entre la réponse aux besoins, le coût et les financements, on constate qu'il y a un fort risque d'hypothéquer durablement la réponse aux besoins inscrits dans le PDU, les finances publiques, les budgets des ménages et des citoyens, sans oublier le maintien d'un service public des transports.

C'est d'ailleurs le document produit par le maître d'ouvrage SMTC qui soulève cette question majeure. En effet, il y est écrit que : *« l'aire urbaine comporte 453 communes et 1,2 millions d'habitants et que 70 % de la forte augmentation du nombre d'habitants (+15 % par an) se fait en périphérie de la ville centre. C'est à dire, là où les transports alternatifs à la voiture sont les moins performants ».*

Le PDU conforte ce constat en identifiant 4 bassins de forte mobilités périphériques (sud, ouest, nord-est, sud-est) à la ville centre, polarisant la majorité des déplacements.

Par conséquent et en toute logique, la question posée majoritairement trouve toute sa pertinence et la CGT la soutient. L'urgence est elle :

- dans la mise en œuvre du PDU, y compris en opérant sa révision pour intégrer au mieux les évolutions pointées dans le document,

- dans la ligne 3 du métro dont 90 % du tracé est intra-muros ?

Pour la CGT, tous les investissements sont justifiés à condition qu'ils répondent aux besoins de l'intérêt général et à condition que les financements suivent et ne se fassent pas concurrence, ce qui nous renvoie à tous les éléments développés ci-dessus.

Quant aux urgences, elles s'appuient sur l'engorgement du trafic routier qui devient de plus en plus insupportable pour des milliers de salariés et de citoyens et qui se situe largement en périphérie de la ville centre. Ce qui de fait impose un déploiement rapide et financé des décisions du PDU voir leur améliorations.

Dans les demandes des cahiers d'acteurs, on peut noter la création de « RER toulousains » sur le réseau SNCF, de trams-trains, des prolongations de lignes de métro et de tram, l'effectivité de la mise en site propre des bus linéo, le titre unique métro- bus- train etc....

Une ligne «Aérospace – Express»

La CGT est bien sûr favorable à l'amélioration des conditions de déplacements des salariés d'Airbus et plus largement des salariés de la zone aéroportuaire, comme de celle de Labège et de toutes les autres. Sans contredire la volonté d'articuler la réponse aux besoins sociaux et les besoins du fonctionnement de l'économie, il n'en reste pas moins que l'objectif de cet important investissement ne saurait toutefois se résumer au bon vouloir de l'industriel AIRBUS. En effet, le soutien du groupe associant selon les propos, la 3ème ligne à : « *l'amélioration de la synergie et de la complémentarité entre les sites permettant une meilleure productivité* », interrogent sur les objectifs prioritaires du projet.

D'autres part, le besoin incontestable d'inter- connexion des lignes et modes de transports est un sujet majeur, notamment si l'on se projette sur des périodes longues. C'est pourquoi, le fonctionnement en étoile présentant le risque d'avoir plusieurs "châtelet-les Halles" toulousains avec des transports saturés, appelle à la réflexion avant de décider des lieux. Cette question renvoie aux orientations du PDU et aux nombreuses propositions faites par les citoyens pour donner la priorité au développement d'un maillage de transports en périphérie.

3ème ligne, combien ça coûte et qui paie quoi ?

Une autre question est également posée, c'est celle de l'évidente sous - estimation financière du projet. De nombreux exemples existent où ce genre d'errance politique et parfois, « politicienne », plonge les maîtres d'ouvrages publics et donc, les contribuables, dans un gouffre financier et du sur endettement inextricables finissant par les livrer pieds et poings liés aux PPP et autres montages prédateurs en tous genres.

Quelques interventions politiques, traduisent une fébrilité certaine sur le risque financier. En témoignent les propos tenus en tribune sur la nécessaire mise à contribution des entreprises bénéficiaires. Pour la CGT, on pourrait éventuellement explorer ce genre de piste, mais sous réserve qu'elle n'entrave pas l'indépendance de la puissance publique dans ses choix pour répondre aux besoins de tous les citoyens, ce qui est très aléatoire pour ne pas dire vain. Imposer la prise en charge du coût des transports des salariés par les entreprises, ce n'est pas la même chose que « demander la charité.... ». Qui plus est, le scandale de la privatisation de l'aéroport avec les actionnaires qui pillent le fond de réserve, démontre où sont leur priorités . Ce ne sont pas la 3ème ligne du métro comme espéré par le SMTC , ni l'intérêt général....!!

Sous réserve également qu'elle n'exonère pas les parlementaires de décisions sur une réforme rétablissant la justice fiscale dans ce pays ! Sur une réforme qui redonne toute sa place à l'impôt comme le bien commun de la solidarité nationale pour répondre aux besoins sociaux et de services publics pour tous ! **Des services dont l'accès devrait et pourrait ainsi être gratuits.**

Sur une réforme avec les moyens nécessaires pour en finir avec la fraude fiscale qui est le fait des grands groupes et des plus fortunés, soit 1 milliard d'euros par an pour la seule Haute-Garonne !!

3ème ligne de métro, attention, pas de privatisation de TISSEO !

D'ores et déjà, la CGT constate et dénonce la privatisation rampante de la régie publique TISSEO avec la réduction de l'offre de services sur des lignes ainsi que la sous traitance d'un nombre grandissant

de lignes. Le syndicat CGT de TISSEO a adressé un courrier à tous les élus le 17 octobre 2016 pour les alerter sur la décision du président et de la direction de sous traiter au privé, avec des conditions de service dégradées, pas moins de 10 lignes supplémentaires. Elles s'ajoutent aux 28 lignes déjà sous traitées. Vous pouvez retrouver ce courrier sur cgt-tu-toulouse.fr.

La CGT TISSEO dénonce le service public à deux vitesses qui d'ores et déjà se met en place. Elle appelle les usagers à la vigilance et à la mobilisation pour éviter ce qui pourrait être l'étape suivante, c'est à dire la privatisation !

En effet, nous connaissons bien la pratique de l'appel d'offre avec attribution au privé. L'exemple du racket que les grands groupes comme Vinci, bien connu et implanté à Toulouse, opèrent sur les citoyens depuis la privatisation des autoroutes en 2007 (+ 26% du prix des péages) appelle à la plus grande vigilance. Mettre le financement d'une ligne de métro dans la corbeille de la mariée, mais avec en contre partie, l'assurance d'avoir la main mise sur les transports dans une aire de plus d'un million d'habitants, cela serait une goutte d'eau au regard de leur puissance financière et des retours pour les actionnaires, au détriment des citoyens.

Les financements : en finir avec les péages urbains à Toulouse !

La «petite musique» sur l'utilité des péages urbains de Vinci, (voir lien avec chapitre précédent...) pour financer des investissements courrait lors du lancement de la révision du PDU en 2008. Elle refait surface aujourd'hui avec la 3ème ligne de métro. La suppression du péage de Roques et la capitulation des décideurs après plus de 5 années de mobilisation de milliers d'usagers et plus d'une année de levée des barrières 2 fois par semaine, ne suffisent pas à garder la mémoire en éveil de certains.....

La CGT revendique que tous les péages urbains déjà existants sur Toulouse qui plus est, avec des recettes qui vont dans les poches des actionnaires de Vinci, soient supprimés!! En effet, Toulouse se caractérise par le fait que les péages des autoroutes d'accès se trouvent aux portes de la ville. Ce qui leur donne le caractère de Péages Urbains pour les milliers de salariés qui viennent tous les jours de l'aire urbaine, du département et des départements voisins. Rappelons qu'avec le péage de Muret, nous détenons le record du péage le plus cher de France !

Avec les évolutions institutionnelles intervenues, il y a d'autant plus une contradiction flagrante entre les limites de Toulouse Métropole mais également des 4 Schémas de Cohérence et d'Organisation Territoriale, et des péages à l'entrée de la ville centre ! Comme dans les autres grandes métropoles les péages doivent être repoussés à 50 Km minimum, voir plus, selon les enjeux de développement.

Les contributions de la CGT au PDU

La CGT avait produit deux contributions lors de la révision en 2008/2012 qui sont toujours d'actualités et cohérentes avec le débat d'aujourd'hui. **A voir sur www.cgt31.fr**. Ci- après nous en rappelons le contenu résumé:

1) Les dessertes : l'ensemble des moyens de transport doivent être coordonnés pour réaliser un maillage correct du territoire.

2) L'accès aux transports en commun doit être « facile », c'est-à-dire :

- **Des points de dessertes répartis sur l'ensemble du territoire**, à proximité des lieux de vie et de tous les lieux générateurs de transports.

- **Des fréquences rythmées** (10 à 12' pour les bus urbain, 15' pour le ferroviaire)

- **Une amplitude adaptée** aux besoins des salariés et à la vie toulousaine

- **Des temps de trajets performants.** Pour cela, il faut poursuivre le programme de séparation des flux TC/VP et de priorisation des bus aux carrefours.
- **Une accessibilité** pour tous avec les équipements correspondants
- **L'information** en situation perturbée, l'information en temps réel

3) le Plan de Déplacement Entreprise (PDE) comme éléments structurants.

- **Plages horaires** : une offre de transport et son organisation sur l'ensemble des plages de travail.
- **Sites orphelins** à recenser et à prendre en compte
- **Zones d'activité** : organisation des transports pour toutes les entreprises d'une même zone.

4) La nécessité d'infrastructures lourdes et structurantes et complémentaires :

- **métro, tramway ainsi que Le Tram-Train qui a toute sa place à Toulouse.**
- **Le TER également comme outil de desserte urbaine, à la vue du territoire concerné par le PDU,**
- **les bus arc-en-ciel** cadencés entre les zones périphériques non desservies avec rabattement sur les extrémités de lignes de Métro ou gare Ter.

Diminuer le volume des déplacements pour le développement durable

Les chiffres annoncés sont de 3,8 millions de déplacements/jour aujourd'hui et de 4,3 millions d'ici 10 ans. Les chiffres parlent d'eux même ! Dans le cadre du développement durable, la CGT juge que les décisions sur le développement des transports en commun, le choix des infrastructures et leur intermodalité sont à mettre en cohérence avec une politique visant la diminution du volume des déplacements. Sinon, on ne gère que l'existant sans ambition ni prospective qui est pourtant, le propre d'une politique d'aménagement du territoire.

Pour la CGT l'aménagement du territoire et donc, l'avenir des générations futures, doit relever de la puissance publique portant l'autorité supérieure des citoyens. Or aujourd'hui, Toulouse métropole, son aire urbaine, comme le département et l'ex-région Midi Pyrénées sont l'exemple même d'une activité économique à flux tendu, imposée par les grands groupes donneurs d'ordres. C'est cette politique qui façonne en lui portant gravement atteinte, l'aménagement du territoire. C'est cette politique qui « jette » tous les jours des milliers de salariés sur les routes et dans les bouchons, sans oublier les trains et les bus surchargés. Ils vont au travail, à leur frais et au prix d'une qualité de vie dégradée. Sans oublier les milliers de camions qui sont le résultat de la gestion à "zéro stocks", toujours pour le même objectif de productivité.

Pour le développement durable : vivre et travailler partout dans notre région !

Sur la grande agglomération, l'aire urbaine et le département, nous avons 4 et bientôt 5 Schémas de Cohérence et d'Organisation Territoriale (SCOT) ainsi que le Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Ces documents de planification abordent tous les aspects du développement de l'aire urbaine toulousaine (453 communes) et du département à l'horizon 2020/2030.

A la lecture des documents du SCOT central et du PDU, il y a quatre grands enjeux. Ces enjeux figurent dans les documents du maître d'ouvrage de la 3^{ème} ligne: **1)** le passage à 1,2 millions

habitants d'ici 2020, soit 300 000 habitants de plus., **2)** Un impact sur l'emploi avec l'objectif de créer 150 000 emplois, **3)** 260 à 300 000 logements de plus à créer, **4)** 500 000 déplacements/jours supplémentaires, soit 4,3 millions dans dix ans !!

L'objectif majeur retenu dans les documents, c'est que 70 à 80% de cette croissance se fassent autour des centres urbains et des axes de transports en communs existants ou à créer.

Nous intégrons ces éléments dans notre politique revendicative CGT en général et de façon plus particulière, sur l'emploi et les droits sociaux.

Le constat est que nous sommes en situation de crise depuis 25 ans avec l'explosion du volume des déplacements et du trafic routier qui ont dépassé les prévisions des années 90 , avec la saturation qui s'aggrave d'année en année.

Sur le périphérique malgré un petit ralentissement, nous sommes toujours en augmentation. L'engorgement du trafic prend également de l'ampleur en banlieue.

Le premier PDU de 2001 et les objectifs du PDU actuel, affirme la volonté d'avoir une politique globale et intermodale des transports. La CGT porte une appréciation positive sur cet objectif.

Sur ces bases là, tout ce qui est fait est un pas en avant: le métro, le tramway, la modernisation du réseau de bus, les sites propres, les TER et leur cadencement etc....Mais de l'autre côté, l'explosion de la démographie telle qu'envisagée et chiffrée , ainsi que le phénomène de concentration de l'activité sur Toulouse vont toujours plus vite que ce que l'on peut faire en matière de déplacements et de transports. Résultat, le retard pris n'est jamais comblé depuis 25 ans. **La preuve**, le document de présentation du projet de mobilité 2025-2030 relève que l'utilisation des TC n'a progressé que de 4% de 2004 à 2013, soit 9 années , malgré tous les efforts et les investissements opérés , alors qu'en 2016, la saturation du trafic s'aggrave de jours en jours !

Pour la CGT, le PDU ne peut pas être seulement un outil de gestion de la crise mais un véritable outil de la puissance publique visant à influencer sur les déplacements et plus largement sur l'aménagement du territoire. Oui, il faut une politique des transports qui soit plus offensive avec plus de moyens mais il faut aussi, viser la diminution du volume des déplacements !

En posant cette question, il est clair que l'on en pose une autre qui est celle du rôle et du poids réel des politiques publiques sur les stratégies des entreprises, principalement les grands groupes, sur leur choix d'implantation et de développement avec l'impact , notamment sur toute l'activité induite, dont la sous-traitance. L'ensemble jouant fortement sur le volume des déplacements .

Des études des services de l'État (DDT) ont été réalisées sous le vocable de « déserrement des activités économiques » désignant le besoin de mieux répartir les implantations sur tout le territoire. Mais où sont ces études, dans un placard à la préfecture ?

En lien avec ce sujet important, une question se pose selon la CGT, c'est celle des investissements. En 1989, nous étions dans une répartition des investissements de 85% pour la route et 15 % pour les transports en commun. Nous partageons l'objectif du PDU d'inverser ces deux chiffres d'ici 2020, mais on ne peut pas ignorer les évolutions actuelles avec le désengagement de l'État qui s'accélère, la suppression de la taxe professionnelle non compensée en totalité, **la réforme des collectivités locales** et la baisse drastique des dotations de l'État. Quelles capacités futures des communes pour financer les orientations du PDU qui relèvent de leur territoire et donc, hors financement du SMTC ?

Partant de ce constat deux questions se posent : - qui paie quoi et qui fait quoi? **Pour la CGT nous considérons que les SCOT et le PDU doivent servir de point d'appui pour la bataille contre la privatisation des politiques publiques et des services publics.** En effet, lorsque nous confrontons les réformes institutionnelles et fiscales avec les investissements nécessaires tels que pointés dans le PDU, on peut imaginer que les grands groupes privés sont aux aguets avec la création de la

métropole. **Ce qui nous renvoie aux questions que posent le financement du projet de 3ème ligne du Métro.**

Cela nous semble un enjeu majeur de débat public. Les associations d'usagers, les citoyens doivent s'en emparer.

Aménagement du territoire et déplacements

Le lien entre les déplacements, la politique des transports et l'aménagement du territoire se pose avec acuité. **Dans la logique du développement durable, l'hyper concentration de la croissance démographique sur la métropole de Toulouse, n'est pas la bonne solution.**

Il faut utiliser les moyens de la puissance publique (État, Région, collectivités locales) pour imposer une autre répartition de l'activité économique sur le territoire. Ce qui en terme de développement durable conduirait à la diminution du volume des déplacements vers la métropole et en son sein.

Tous les documents pointent également une augmentation des déplacements hors travail, ce qui se justifie par les besoins de consommation mais également d'accès aux loisirs et à la culture. A condition que ce droit soit accessible à tous, ce qui est loin d'être le cas !.

Les objectifs du SCOT de concentrer la croissance démographique permettent peut être une rentabilité économique des transports en commun et même chose pour les divers équipements et services mais tout en sans aucune « rentabilité » sociale et écologique !!

Il s'agit d'un choix libéral cohérent avec la même approche libérale pour les équipements et les services, où la concentration est un des critères employés de façon extrême, par exemple avec le nombre d'usagers accueillis pour maintenir ou fermer un bureau de poste, un hôpital ou tout autre service public.

Dans le même temps la main mise des grands groupes sur la politique du logement rejette toujours plus loin les classes populaires. Ce sont donc elles qui sont les plus victimes des difficultés et du coût des déplacements. Ce sont également elles qui sont victimes de ségrégation sociales quant à l'accès aux services, aux loisirs et à la culture !

L'emploi et le salariat

Un point important est un peu ignoré dans les études et documents sur les déplacements, c'est la connaissance de l'emploi et du salariat du département, que ce soient sa nature et sa structuration.

Parmi les exemples qui peuvent nourrir le débat sur l'aménagement du territoire et les déplacements, on peut retenir que 54% de l'emploi total régional est déjà concentré sur le bassin d'emploi de Toulouse. Si l'on y ajoute l'explosion de l'intérim, la précarité et le temps partiel, nous arrivons à un fort éclatement du salariat avec un impact social très important et même chose pour le volume des déplacements. Alors que les moyens de se rendre au travail, sont souvent un critère d'accès à l'emploi.

Nous avons atteint les 4 déplacements par jour et par habitant. La nature et la structuration du salariat y sont largement pour quelque chose. Voir le chapitre précédent.

Pour conclure sur ce thème, il est évident qu'il faut un PDU et une politique des transports offensive et répondant aux besoins mais ces objectifs sont complètement indissociables de l'exigence d'une autre politique économique et sociale.

La Voirie un dossier étouffé, jusqu'à quand?

L'explosion des déplacements depuis 25 ans, était prévue mais sous estimée et sans aucune anticipation de la situation de crise qui en résulte. Au delà, la question de la saturation se pose de façon un peu spécifique.

En effet, à Toulouse, le périphérique et les voies rapides urbaines cumulent plus qu'ailleurs, le trafic d'échange local, le trafic domicile – travail et le trafic de transit. Ce qui au delà de la sur-saturation pose des questions importantes de sécurité (accidentologie, cohabitation des camions et des matières dangereuses avec les VL particuliers et les bus). Trois exploitants sont présents : l'État, Vinci, le conseil départemental remplacé demain par la métropole.

Sans préjuger du besoin d'un grand contournement ou pas, il n'en demeure pas moins qu'il y a besoin de moyens d'entretien et d'investissements sur cette voirie existante. Le périphérique côté État est à l'abandon par manque de crédits. Vinci continue d'exploiter la première rocade payante de France inaugurée en 1988. Quant à la métropole, la question des moyens pour l'entretien et l'investissement vont se poser rapidement.

Les associations d'usagers alertent sur la forte dégradation du réseau routier Français par manque de moyens et qui est impliquée dans 45 % des accidents. La CGT pointe clairement du doigt toutes les réformes institutionnelles qui ont acté le désengagement de l'État avec 18000 km de routes nationales transférés aux départements dont 225 en Haute Garonne, non compensés financièrement, avec la baisse importante des crédits d'entretien et d'investissements sur le réseau restant (8800Km), ainsi que la réduction drastique des dotations aux collectivités sous couvert d'austérité.

Les déplacements et la politique des transports, il faut voir plus loin

Il y a besoin d'une vision et d'une ambition plus large des déplacements et des transports qui s'étende au delà de la grande agglomération, ainsi que des 453 communes de l'aire urbaine. Ce qui pose la question de la complémentarité territoriale et institutionnelle. Il y a la grande agglomération et la métropole avec le PDU, il y a la région avec les TER et enfin les grandes lignes nationales inter-cités lourdement menacées aujourd'hui. Il y a le TGV. Cette complémentarité est très peu abordée dans les documents (PDU, SCOT). Sur le fret ferroviaire, le schéma national des infrastructures de transports (SNIT) ne fait pas de Toulouse une priorité en matière de développement et c'est très inquiétant.

On peut également noter que les documents du SCOT relèvent que dans les classements internationaux, la métropole de Toulouse ne figure qu'au titre de « ville Airbus ». C'est à dire la spécialisation des territoires qui est le cœur de la réforme territoriale actuelle initiée au niveau européen par les grands groupes et multinationales. Question : et le reste ?

Conclusion

Pour la CGT, à l'inverse de la construction libérale de « territoires entreprises », l'aménagement durable du territoire incluant la dimension déplacements et transports publics doit répondre à l'exigence d'un développement harmonieux et cohérent de l'industrie, des services et d'une agriculture à taille humaine sur tout le territoire, en lien avec le développement des services publics, une politique du logement pour tous, une politique de l'urbanisme et de l'aménagement préservant l'environnement.

Retrouvez toutes l'actualité ainsi que les contributions CGT au PDU sur www.cgt31.fr