



MIDI-PYRENEES

*La Confédération Générale du Travail a pour but de regrouper tous les syndicats et sections syndicales constitués dans les entreprises du secteur privé et du secteur public. Nos organisations coordonnent les actions de revendication et de défense des intérêts matériels et moraux des salariés. Elles regroupent les salariés (actifs, chômeurs et retraités) au-delà de leurs choix politiques, philosophiques ou religieux.*

**UD CGT TARN**

9 place Fernand Pelloutier  
81000 ALBI  
Tél : 05 63 54 03 70  
Mail : [ud.cgt.tarn@wanadoo.fr](mailto:ud.cgt.tarn@wanadoo.fr)

## Itinéraire pour l'avenir

**Le bassin d'emploi Castres-Mazamet, et tout le territoire sur le trajet de cette voie d'accès, doivent être redynamisés !**

Depuis plusieurs décennies, le bassin d'emploi et de vie Castres-Mazamet et, plus largement, l'ensemble du sud Tarn subissent de plein fouet des mutations industrielles entraînant la disparition de ses plus beaux fleurons : le cuir, le délainage, le granit, le textile, l'agro-alimentaire, ...

La CGT estime qu'une voie d'accès gratuite, rapide et sécurisée, reliant Toulouse à Castres, est une nécessité pour conforter le bassin d'emploi du sud tarnais dans son rôle économique d'équilibre régional. Sans ce

rééquilibre du développement des territoires, la zone d'emploi Castres-Mazamet pourrait rapidement devenir un désert économique, industriel et salarial préjudiciable à la vie des populations et des services publics. Améliorer l'accessibilité est certainement un facteur de compétitivité mais cela ne suffira pas, encore faudra-t-il qu'une réelle volonté politique d'aménagement et de promotion, de manière pérenne, du bassin d'emploi Castres-Mazamet voit le jour.

### Le constat :

#### Evolution du nombre de salariés du secteur privé par zone d'emploi

	1996	2007	%
ALBI/CARMAUX	31 909	38 492	+ 20.63
<b>CASTRES/MAZAMET</b>	<b>28 132</b>	<b>28 884</b>	<b>+2.67</b>
FOIX/PAMIER	13 187	17 611	+33.55
MONTAUBAN	33 170	42 354	+27.69
TOULOUSE	238 641	360 662	+ 51.11

#### Soldes d'emplois du secteur privé

	Créés	Perdus	Différence	Gain en %
ALBI/CARMAUX	9 189	2 606	6 583	71.64
<b>CASTRES/MAZAMET</b>	<b>5 474</b>	<b>4 721</b>	<b>753</b>	<b>13.73</b>
FOIX/PAMIER	5 531	1 107	4 424	79.99
MONTAUBAN	11 882	2 698	9 184	77.29
TOULOUSE	129 904	7 938	121 966	93.89

Le bassin d'emploi et de vie de Castres-Mazamet subit depuis 40 ans les effets d'une mutation industrielle à marche forcée entraînant la disparition des industries du cuir et du délainage, puis du textile et du granit...

Cette désindustrialisation a profondément modifié la structure du salariat sur les vingt dernières années. Les emplois industriels ont été principalement remplacés par des emplois dans les secteurs du commerce et des services, des emplois souvent à temps partiel, moins bien rémunérés, plus précaires...

Dans cette même période, le bassin d'emploi Castres – Mazamet est passé du deuxième au quatrième rang de la région Midi-Pyrénées, en terme de nombre de salariés. Durant la dernière décennie, la zone d'emploi Castres – Mazamet a connu la plus faible croissance en nombre de salariés, parmi les dix-huit zones d'emploi de Midi-Pyrénées. Le désengagement de l'Etat dans le financement des grands projets d'aménagement de ce territoire a fortement aggravé cette situation.



## Perspectives

### Rail / route :



La CGT considère qu'en terme de voies de communications terrestres, le rail et la route sont complémentaires et non opposables. Il est évident qu'un développement équilibré des territoires de la région passe par la construction ou l'aménagement d'infrastructures de communication reliant, d'une part la métropole toulousaine à toutes les zones d'emploi de Midi-Pyrénées, et d'autre part les différentes zones d'emploi entre elles. Ce maillage n'est pas sans conséquences sur l'environnement et l'humain, de ce point de vue, le train est le moyen de transport qui les impacte le moins.

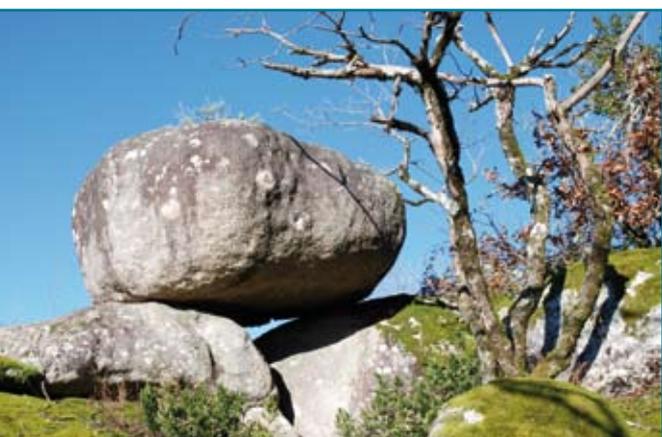
Bien entendu le train ne vous déposera pas devant la maison, il est donc nécessaire de mettre en place, dans la continuité

### Aéroport :

Le développement de l'aéroport Castres-Mazamet pourrait à terme désengorger Blagnac pour les courts et moyens courriers ainsi que le fret. Il n'y a pas d'aéroport plus près de Toulouse et aucun nouvel aéroport ne sera construit près d'une agglomération toulousaine. Quant aux gros porteurs, ils pourront se poser dès que la piste aura été rallongée de 300 mètres en déplaçant la route qui relie Lagarrigue à Labruguière.

### Axe Toulouse/Béziers :

Le projet qui vise à relier le pays sud tarnais à la métropole toulousaine n'est pas l'ultime fin. L'élan qui va être donné en construisant cette nouvelle route pourra trouver une continuité en dépassant la Montagne Noire pour offrir à nos successeurs une voie ouverte sur la Méditerranée. Il s'agit là d'une vision



du transport ferroviaire, une véritable politique de transports collectifs publics inter urbains sur les zones d'emploi et, plus particulièrement, sur celle de Castres – Mazamet.

Pour la CGT, c'est dans ce cadre que l'aménagement routier doit être pensé. Il ne s'agit donc pas de construire une « entreprise lucrative » qui, au nom de la sécurité et de la compétitivité, ne servirait qu'à quelques uns, mais bien au contraire il s'agit de construire un outil au service du plus grand nombre. Il serait injuste que l'axe Castres – Toulouse n'apporte que des bienfaits pour les uns et que des nuisances pour les autres. Le malheur des uns ne doit pas faire le bonheur des autres !

Nous pensons que la construction d'une autoroute payante sera également une source d'inégalités entre les usagers de la route du nord et du sud du Tarn. En effet, les populations des départements de Midi-Pyrénées ont besoin de services publics spécifiques et compétents dans les domaines de la santé, de l'éducation, de la formation, de la justice, ... qui ne sont présents que sur l'agglomération toulousaine. L'accès à ces services ne doit pas avoir un coût supérieur pour les habitants du bassin Castres – Mazamet.

Nous considérons également que le développement économique du sud du Tarn ne pourra pleinement se réaliser par la seule liaison Castres – Toulouse. L'aménagement en voie rapide et sûre de la liaison Castres – Albi est aussi nécessaire au développement des territoires concernés et à leurs échanges économiques.

ambitieuse que ne désapprouverait peut-être pas un certain Paul RIQUET qui travailla en son temps à relier la Méditerranée à l'Atlantique.

La logique de développement de l'arc méditerranée donc, vers Mazamet, St Pons, Béziers est nécessaire pour être une continuité de ces deux fois deux voies qui désenclaveraient d'autant notre région.

### Rapprochement de l'axe Lacaune/Brassac :

Cette voie express permettrait également le développement de la zone du Sidobre et de Lacaune, en particulier dans les domaines de l'agro-alimentaire, de la filière bois et de l'activité du granit.



## Développement des services publics :

Un lien étroit entre l'individu et son proche environnement socio-économique nous semble apte à servir l'édification d'une culture propre à une communauté de vie. Chercher à rassembler tous les atouts, l'aménagement de l'axe Castres

– Toulouse en est un, revient à amorcer un cercle vertueux : un développement économique consolidera l'implantation de la population ; laquelle conduira l'Etat à maintenir un haut niveau de services publics (Ecoles, santé, administrations, ...).

## Sécurité routière :

La route est le moyen de transport le plus risqué. L'éloignement de plus en plus fréquent entre le lieu de vie et le lieu de travail est l'une des conséquences de la concentration du marché du travail sur les grandes villes dans lesquelles il devient de plus en plus difficile de se loger.

Ces nombreux déplacements de salariés, outre le fait qu'ils ont un impact certain sur le budget des ménages, ont parfois des conséquences terribles sur la vie des salariés et de leurs familles. C'est pourquoi la voie express, deux fois deux voies, doit être une route sécurisée, modernisée, confortable, rapprochant les villes.

La CGT affirme que la sécurité n'a pas de prix, nous ne sommes pas certains qu'une concession privée fasse passer la sécurité avant le coût.

Prenons l'exemple de l'A68, reliant Albi à Toulouse. Comme chacun le sait, les premiers kilomètres situés en Haute Garonne sont en concession et il en coûte 1,30€ à chaque automobiliste. Il se trouve que le revêtement de cette portion est différent de la portion située dans le Tarn. Vous

avez certainement constaté, que par temps de pluie, il est très dangereux d'effectuer un dépassement d'un poids lourd car il soulève un nuage d'eau et de saletés accumulées sur la chaussée. Ce phénomène a été considérablement atténué par le choix du tablier de l'autoroute dans le Tarn, ce n'est pas le cas pour le tablier de la Haute Garonne. Quel choix sera fait sur l'axe Castres – Toulouse ?

Toujours sur l'axe Albi – Toulouse, l'expérience a montré la nécessité d'aménager des aires de covoiturages. Initialement, ce sont les usagers de l'autoroute qui se sont regroupés pour diminuer le coût de leurs déplacements. Il paraît donc nécessaire, dans l'intérêt général, que l'axe Castres – Mazamet soit équipé de nombreuses sorties, d'une part pour mieux desservir les territoires traversés et d'autre part pour permettre aux usagers de la route d'organiser des covoiturages. Est-ce dans l'intérêt d'un concessionnaire de prévoir de nombreux péages équipés d'aires de covoiturage qui diminueraient le nombre de véhicules sur sa route ? Permettez-nous d'en douter.

## Développement durable :

L'impact sur l'environnement d'une nouvelle infrastructure routière serait considérable, tant pour la faune que pour la flore. Son tracé traverserait une zone d'intérêt écologique. Suite au « grenelle » de l'environnement, la loi exige, avant tout, de préserver la biodiversité et les continuités écologiques, en ce sens, l'aménagement en 2 fois 2 voies de l'actuelle RN126 serait plus respectueux de son environnement.

L'impact, dans toutes ses dimensions, bruit, paysage et agriculture, pollution,... d'une infrastructure routière conforte la CGT dans sa proposition de préférer le rail à la route.

Nous devons penser à l'avenir, un avenir avec moins de pétrole, moins de trafic, un avenir dans lequel le transport collectif prendra toute sa place.





## CONCLUSION :

A cause du désengagement de l'Etat et des délocalisations d'entreprises, le bassin Castres –Mazamet est à l'abandon et son déclin est déjà amorcé. Les grandes villes de Midi-Pyrénées, reliées à l'agglomération toulousaine par des voies d'accès rapides et sécurisées, ont progressé en emplois salariés privés de manière significative.

Pour la CGT, la question de la sécurité est primordiale et doit rester au cœur des décisions futures. Le but de l'aménagement routier entre Castres et Toulouse est de ramener les deux villes à moins d'une heure l'une de l'autre dans la perspective de développer l'emploi sur le bassin Castres – Mazamet.

La CGT revendique un développement équilibré des territoires au travers d'une répartition des emplois sur toute la région, les territoires environnants de la « métropole » toulousaine ne pourront survivre s'ils ne sont que les « dortoirs » des salariés toulousains.

Notre campagne pour l'emploi : **« VIVRE ET TRAVAILLER PARTOUT EN MIDI-PYRENEES »**

La CGT ne serait pas opposée à la construction d'une autoroute entre Castres et Toulouse à condition :

- Que le tracé soit revu et permette une déserte de proximité de l'agglomération vauréenne qui connaît un fort développement démographique,
- Qu'elle ne soit pas une source d'inégalités entre les populations,
- Qu'elle soit gratuite et sécurisée au maximum des technologies actuelles,
- Qu'elle soit gérée et entretenue par des agents de la fonction publique dont les compétences dans le domaine de la route ne sont plus à démontrer,
- Qu'il soit effectué une mesure très précise de l'impact sur l'environnement et les populations,
- Qu'une large consultation de la population soit organisée et que sa construction soit décidée par le plus grand nombre.

Considérant que toutes ces conditions sont loin d'être réunies, la CGT propose :

- De concentrer les moyens publics sur l'amélioration et le développement du réseau ferré, particulièrement sur la liaison Saint Sulpice / Mazamet,
- De mettre en œuvre très rapidement une véritable complémentarité rail/route autour de chaque gare,
- De poursuivre progressivement l'aménagement en 2 fois 2 voies de l'actuelle RN126. La priorité qui nous apparaît comme évidente est l'achèvement à très court terme du tronçon Castres – Puylaurens : une moitié est déjà réalisée, les terrains ont pratiquement tous été acquis sur le tracé de l'autre moitié,
- De réaliser des aires de covoiturages pertinentes et suffisantes après consultation des usagers.

**La CGT demande à l'ensemble des pouvoirs publics et des collectivités territoriales de terminer dans les plus brefs délais l'aménagement en 2 fois 2 voies de la RN126 pour que les salariés puissent vivre et travailler sur le bassin d'emploi Castres – Mazamet.**

