



## Défendre un réel désenclavement, définir des infrastructures au service d'un projet de territoire, améliorer la liaison actuelle.

*Au coeur des rassemblements, pour une société de justice sociale, de solidarité, de paix, de liberté, le PCF lutte aux côtés des salariés, est à l'initiative pour l'emploi (table ronde organisée le 18 décembre) à tous les niveaux. Nous nous félicitons de la tenue de ce débat soutenu par des enjeux cruciaux pour l'avenir de notre bassin.*

*Une version plus détaillée de ce cahier est disponible sur « [www.tarn.pcf.fr](http://www.tarn.pcf.fr) ».*

*Vous pouvez aussi le recevoir par mail ou par lettre accompagnée d'une enveloppe suffisamment affranchie (9 feuilles).*

### Contact :

*[pcf-castres@orange.fr](mailto:pcf-castres@orange.fr),  
Section de Castres-Labruguière-  
Montagne du PCF,  
23 rue Mirabeau,  
81100 CASTRES.  
Tel : 09-60-42-20-36.*

Ces dernières années, dans un contexte général de désindustrialisation, notre potentiel économique a été délocalisé, le savoir faire du bassin abandonné par les actionnaires de grands groupes industriels. La métropole toulousaine cristallise les investissements liés aux pôles de compétitivité, se renforce sans cesse par rapport à toutes les zones d'emploi, et devient écrasante. Or, un territoire relié à une métropole par une autoroute, et qui n'est pas en mesure de résister à son pouvoir d'attraction risque d'être absorbé. Si la politique de « pôle d'équilibre » prônée actuellement peut contribuer à dynamiser l'enseignement supérieur et la recherche, elle ne permet pas de renforcer notre potentiel propre, en terme de territoire et de besoin de la population actuelle. L'autoroute Toulouse-Mazamet réclamée en « urgence », en cul-de-sac et payante, symbolise l'impasse dans laquelle nous risquons de nous trouver, d'autant qu'elle n'est une solution ni en coût, ni en temps de trajet, ni en sécurité. Le potentiel du territoire nécessite, en particulier pour le bois, un équipement d'avenir et porteur d'emploi : le rail, voyageur et fret, ouvert au Nord, à la Méditerranée, vers l'Espagne et Toulouse-Atlan-

tique. Le manque de fiabilité et de régularité du rail sont des inconvénients conjoncturels, liés à l'absence de volonté politique de l'Etat d'investir et d'embaucher du personnel. Les inconvénients de la route sont structurels : carburant, pollution, coût pour l'utilisateur et le contribuable, manque de fiabilité (engorgements toulousains), et danger pour l'utilisateur. Les fonds pour réaliser ces investissements sont actuellement gaspillés en boucliers fiscaux, en profits libres de tous mouvements, générés par les travailleurs et échappant à la collectivité. Nous devrions l'accepter en chantant ? Pour nous, c'est non.

Mais, comme nous le rappelions au début de l'année 2009, nous voulons améliorer la liaison routière actuelle : urgence de la déviation de Saix, urgence à traiter le problème de la traversée de Cuq-Toulza, nécessité d'aménager la RN 126 actuelle, probablement jusqu'à la mise en 2x2 voies. Nous rajoutons, à l'adresse de la CPDP : nécessité donc d'étudier en profondeur cette option, en la comparant en particulier, non pas avec la RN126 telle qu'elle est, mais avec la RN 126 ayant subi un certain nombre d'aménagements minimum.



## Difficultés de notre bassin

Constatant que l'emploi a relativement plus progressé à Montauban et à Albi qu'à Castres-Mazamet entre 1996 et 2007, d'aucuns prétendent : « A cela une seule raison : la création d'une liaison autoroutière les reliant à l'agglomération toulousaine ».

Or la faiblesse de la progression de l'emploi dans notre bassin (+3% contre 22% en moyenne) est telle que l'autoroute ne peut l'expliquer seule. Entre 1990 et 2005, la France a perdu 21% de ses emplois industriels. Tous les grands bassins industriels français, même équipés d'autoroutes, ont souffert, dont le Tarn, 2ème bassin industriel de Midi-Pyrénées (-30%). Ceci résulte du désinvestissement des grands groupes à la recherche d'une valorisation sans limite du capital par délocalisation, de l'engloutissement des profits générés par les travailleurs en dividendes et en spéculation, des retards consécutifs d'investissements et d'innovation. Malgré cela, le Tarn reste le 2ème département industriel régional en 2005, d'où un potentiel important et plusieurs secteurs à développer. L'autoroute n'empêchera pas les délocalisations. On constate aussi qu'elle n'est pas toujours nécessaire (Figeac et Rodez). Son rôle positif ne tient pas toujours à la proximité d'une grande métropole (Millau, Nord-Du-Lot), et elle ne contribue au développement du territoire que s'il sait valoriser ses propres atouts (Nord-Du-Lot). Ce dernier point est crucial : depuis plus de 15 ans, se succèdent études et recherches qui montrent que « les déséquilibres initiaux peuvent être renforcés par l'autoroute au risque de transformer l'aménagement du territoire en déménagement du territoire », si le déséquilibre est trop important, et si l'ancrage de l'activité est insuffisante dans les bassins moins dynamiques. Or, l'agglomération toulousaine domine toute la région quantitativement et qualitativement : les 17 autres zones d'emploi « présent » plus en habitant qu'en emploi, et plus en emploi qu'en PIB, et cette tendance s'accroît.

Dans ces conditions, nous ne pensons pas qu'une autotoute, qui plus est à débouché unique, puisse servir une véritable politique de « pôle d'équilibre régional », car cela risque de maintenir l'activité de notre bassin dans un rôle de sous-traitant de la dynamique toulousaine. De plus, cette notion stricto sensu désigne en priorité des communes de la première couronne toulousaine, et doit donc être utilisée avec prudence s'agissant de Castres-Mazamet. La collaboration avec Toulouse fait incontestablement partie des atouts pour l'avenir, mais la vie du bassin Castres-Mazamet passe par

une redynamisation de ses atouts propres, d'autant que la concentration du capital accentue la dépendance déjà forte du tissu de PME-PMI-TPE vis à vis de grands donneurs d'ordre (70% d'entreprises de moins de 50 salariés dans Castres-Mazamet contre 40% en France). La reconversion de l'activité textile par exemple ne doit pas se résumer à une collaboration d'ingénieur et de cadre dans un technopôle (ce qui par ailleurs est tout à fait souhaitable), mais doit aussi aboutir à un redémarrage de l'activité industrielle avec ses salariés. Est-il envisagé d'intégrer au technopôle les salariés du grand groupe textile qui procède en cette année 2009 à la liquidation de sa production castraise pour mettre en œuvre les connaissances acquises sur les textiles technique ? Les défenseurs de ce projet, donc de l'autoroute, en appellent à l'urgence pour l'emploi, alors que la population la plus en difficulté, ici et maintenant, ne répond pas au profil de qualification privilégié par le technopôle, ce pour une très grande majorité d'entre elle, et pour encore un certain temps. En particulier, comment l'autoroute payante répondrait-elle à l'urgence bien réelle de la situation de l'emploi dans les ZUS de Castres (40 à 50% de chômeurs parmi les adultes de 18 à 25 ans) ?



Or, nous avons des atouts, avec leurs caractéristiques en terme de transport. Exemple de la filière bois, au cœur d'un enjeu économique national : notre région est particulièrement bien placée en terme de ressources, et particulièrement en retard pour son exploitation. Cette filière peut créer beaucoup d'emplois directs de proximité dans les zones rurales ou de



montagne, ainsi que des emplois induits, et a besoin d'une main d'œuvre diversifiée et qualifiée. Mais le développement de cette filière rencontre des difficultés, dont une principale, avec le morcellement de la propriété du bois, est le transport.



Le moyen le plus cohérent et le plus efficace est le **frêt ferroviaire** (rappelons que le transport de grume par route est dérogatoire). Voilà une filière d'avenir, économiquement et écologiquement, dont l'outil est le frêt ferroviaire, d'autant que notre problème de désenclavement est terrestre, non simplement routier. Le rail, voyageur et frêt est un mode de déplacement socialement plus juste, et une activité industrielle nécessaire à l'économie de notre bassin, qui a été abandonnée. Ce doit être la priorité absolue.

*Il faut donc des projets d'infrastructure qui soient cohérents avec une définition durable de la notion de « pôle d'équilibre » dans une région dominée par une agglomération. Cela ne peut passer que par une relance d'activités propres et locales, et par une ouverture franche vers le Nord, la méditerranée et vers l'Espagne, ce qui invalide en grande partie le rôle de cordon ombilical « de la dernière chance ». C'est là la définition du terme « désenclavement » que nous retenons.*

## Que reste-t-il des vertues de l'autoroute ?

### Gain de temps

Le transport en commun est le lieu de l'échange, de la lecture, du travail sur ordinateur portable, du repos. Le transport en voiture est exclusivement consacré à la conduite pour la quasi-totalité des usagers (1,4 voyageurs par voiture en moyenne). On peut donc perdre du temps à vouloir en gagner. De plus, par rapport à un itinéraire routier aménagé, la différence de durée risque bien de n'être significative que marginalement, aux heures creuses, pour des destinations proches de l'embranchement de l'autoroute d'Albi, et au prix d'une grande dépense de carburant. D'ailleurs, les calculs disponibles prennent en compte les trajets domicile-gare et gare-travail pour l'usager du train, mais pas le trajet domicile-sortie de ville et entrée de ville-travail pour l'automobiliste. De même, les fluctuations des durées de transport gare-travail sont pris en compte, mais pas les fluctuations dues aux encombrements périphériques et intra-urbain... Il n'est donc pas prouvé que la différence soit décisive ni par rapport au train, ni par rapport à un itinéraire aménagé.

### Désengagement de l'Etat

Compte tenu des quelques 100 à 150 milliards par an gaspillés en exonération uniforme de cotisations sociales, en bouclier fiscal..., et récemment en soutien aux capitaux bancaires, il n'y a aucune raison de considérer que le désengagement de l'état est une fatalité, à moins de partager les choix faits au niveau national. Nous exigeons donc la programmation et la réalisation des investissements ferrés nécessaires (doublement, électrifications, voie frêt et voyageur), et la réalisation rapide des principaux aménagements de la liaison routière actuelle.

### Impact écologique

Qu'on la veuille ou non, l'autoroute est un équipement polluant, qui favorise le mitage, le frêt routier, et qui pèse sur la santé. Certains dispositifs compensent en partie les inconvénients, mais ne retournent pas la logique. Certaines dispositions du Grenelle prévoient l'autorisation de tels équipements, mais à titre dérogatoire, ce qui prouve bien, malgré



la faiblesse du texte, que c'est une autorisation consentie en dépit des objectifs environnementaux. Ces dérogations constituent un recul par rapport au formidable bras de levier que devrait être la réorientation des politiques de transport pour le rail, ce qui suppose un investissement public massif.

## Coûts

L'automobile (amortissement, intérêt d'emprunt carburant, assurance...), coûte plus à son usager que le train. Mais l'autoroute concédée est aussi payée par le contribuable, ses enfants et petits enfants, et même 3 fois

- travaux déjà réalisés,
- subvention d'équilibre pour les travaux restant
- la rentabilité escomptée impose un **triple**ment du trafic actuel. Qu'advient-il si ce n'est pas le cas ? Abandon de la structure ? Augmentation très forte du péage ? Pression du concessionnaire sur les pouvoirs publics (donc le contribuable) pour compenser ce déficit sans augmenter le péage ?

Les deux dernières contributions à la charge du contribuable seraient au bénéfice du concessionnaire (non de la collectivité), de manière à lui assurer, non pas un simple revenu, mais le profit escompté... par ses actionnaires.

Le contribuable-usager paierait 4 fois avec le péage.

## Emploi et « Image »

Voulons-nous que le Tarn soit le dernier bassin d'emploi à réclamer une installation autoroutière, ou voulons-nous être parmi les premiers bassins d'emploi à se doter d'une installation d'avenir, qui renforcera notre image dans tout le pays, et qui favorisera l'emploi local, industriel et touristique ? Pour notre part, nous avons choisi. Priorité au rail.

## Sécurité des déplacements

Régularité, accidents, santé, tous cela plaide pour le train comme mode privilégié. Mais, compte tenu de l'état de la RN 126, il est nécessaire de l'améliorer, de manière à ce que tout le monde, sans filtrage financier via un péage, puisse emprunter cet axe dans les meilleures conditions de sécurité automobile possible. L'aménagement en 2x2 voies nous semble nécessaire. Cette hypothèse doit être examinée, et comparée à ce que serait la RN126 débarrassée de ses points noirs.

