

Monsieur Nicolas GASTON
MAZAMET

Le 24 décembre 2009

OBJET : Contribution personnelle au débat public sur le projet de mise en 2x2 voies de la RN126 par mise en concession autoroutière.

Mesdames, Messieurs de la CPDP,

Je suis employé à la société Devoteam Outsourcing sur la technopole du Causse. J'ai assisté à trois réunions publiques (CASTRES, BRASSAC et MAZAMET) afin d'écouter les partisans et les opposants à ce projet.

Je voudrais développer deux points; un concernant l'utilisation de la ligne SNCF MAZAMET-TOULOUSE et un concernant le devenir du bassin d'emploi de MAZAMET.

Concernant l'utilisation du train, je voudrais faire part de l'expérience de ma femme. En effet, depuis Juin 2008 elle effectue le trajet aller- retour MAZAMET / TOULOUSE quatre jours par semaine. Avec le train elle pensait avoir un moyen de transport adapté à ses besoins. Elle a tenu 10 mois avant de reprendre la voiture. Dans le dossier du débat on peut lire que le temps de parcours est de 1h35. Or en 10 mois d'utilisation, nous avons constaté qu'il était en moyenne de 1h45 ; soit 3h30 de trajet par jour avec un départ à 6h30 et un retour à 20h30. Ce qui fait quatorze heures d'amplitude horaire pour une journée de travail. Et encore, elle a de la chance car elle travaille Allées Jean Jaurès à Toulouse donc à proximité de la gare Matabiau. Imaginez s'il fallait rajouter à ce temps de transport ¼ h ou ½ h de métro, bus ou voiture. Cela deviendrait quasiment impossible; nous ne sommes tout de même pas en région parisienne.

Durant les réunions publiques, les opposants au projet ont souhaité des solutions alternatives à la mise en 2x2 voies. Le train en est effectivement une mais je mets au défi n'importe qui de faire le trajet tous les jours depuis MAZAMET. Ce constat est encore plus valable pour le bus. Il faut compter en moyenne 2H de trajet pour se rendre à Toulouse. Pour une ville comme Mazamet, se rendre à Toulouse est incontournable en voiture et ce n'est pas les quelques réfections de voie en cours qui amélioreront le service déplorable de la SNCF. En utilisant sa voiture, ma femme part à 7h15 et rentre à 19h45; soit un gain de temps de 1h30. De plus la voiture n'impose pas un horaire fixe. Certes le coût est plus élevé (environ 230 € mensuel contre 150€ l'abonnement mensuel à la SNCF) mais 1h30 de plus dans une journée cela vaut l'investissement. D'autant que les frais kilométriques sont déductibles des impôts.

Le train ou n'importe quel autre moyen de transport en commun ne répondront jamais aux besoins de déplacement de l'aire Mazamétaine. Et ce quels que soient les investissements qui seront apportés dans les années à venir, rien ne parviendra à rivaliser avec un temps de parcours en voiture.

Le deuxième point que je voudrais aborder concerne le devenir du bassin d'emploi de la région, et ce au travers de mon expérience personnelle. En effet, je suis natif de Mazamet et après mon baccalauréat j'ai dû me rendre sur Toulouse pour suivre des études universitaires. L'orientation que j'avais choisie n'était proposée ni à Mazamet ni à Castres. En 1999, après 4 ans d'études, j'ai trouvé mon premier poste sur Toulouse. A cette époque là, je ne pensais jamais revenir dans la région car l'emploi que j'occupais était rare, voire introuvable dans le Tarn. Et pourtant en 2005 une société d'infogérance (Devoteam Outsourcing) s'est implantée sur la technopole du Causse. Cette société proposait enfin le même métier que j'exerçais à Toulouse; et cela à proximité de Mazamet.

Les investissements de la communauté d'agglomération Castres-Mazamet ont permis le déploiement d'une boucle numérique permettant l'émergence de nouveaux métiers. Ce tissu industriel se consolide peu à peu et génère directement ou indirectement de la vie dans notre bassin. Nous sommes un peu plus de 150 employés chez Devoteam Outsourcing. Depuis 2006 ce sont quelques dizaines de famille (moyenne d'âge comprise entre 30 et 40 ans) qui se sont implantées localement. Je ne veux pas dire que nous participons au renouvellement de la population sud tarnaise mais cela n'est pas négligeable pour l'économie locale en terme d'investissement ou de consommation.

Comme cela a été dit par la DREAL, ce développement économique reste encore fragile. Le recrutement de nouveaux talents est difficile et il fait souvent appel à de la sous-traitance en provenance de Toulouse. Il faut savoir qu'un prestataire ne reste en moyenne qu'un an dans notre entreprise, trop fatigué de faire le trajet tous les jours. Et ce, quel que soit le moyen de transport. L'attractivité fragile du territoire, l'état des routes ainsi que la durée des transports ne favorisent pas la sédentarisation de tout ce potentiel humain.

Autre secteur d'emploi: la santé. Sur Mazamet, vous ne trouvez plus aucun pédiatre alors que les crèches locales ne désemplissent pas. Les professionnels de santé se font de plus en plus rares. Ceux qui sont en poste sont souvent en fin de carrière. Dans un avenir proche, il nous faudra plusieurs mois pour avoir un RDV chez un dentiste ou un ophtalmologiste. Et surtout il nous faudra nous déplacer sur Castres ou sur Toulouse pour avoir des consultations avec des spécialistes.

Pour conclure, l'implantation d'une 2x2 voies est plus que nécessaire, elle est vitale. Sans cette infrastructure, le territoire ne pourra jamais se développer. Cette autoroute apportera un plus indéniable pour toute entreprise voulant s'implanter dans le coin. Elle renforcera l'attractivité du territoire et améliorera les temps de trajet ainsi que les échanges avec la métropole régionale; et de ce fait avec toute la France. Nous sommes dans une société qui vit par les communications permanentes entre les hommes. On ne peut donc pas accepter que ces échanges soient cloîtrés et réduits à un bassin local sans aucun lien vers l'extérieur.

La mise en place d'une 2x2 voies est indispensable. Et seule la concession peut y répondre dans un temps raisonnable.

Cordialement,
Nicolas GASTON