

Un trambus sur la ligne Alès-Bessèges ?

Transports | Damien Alary suggère de remplacer le train par un bus.



■ Le trafic est suspendu depuis 2012 (ici la gare de Bessèges). Ph. J.F.G.

Le casse-tête de la ligne ferroviaire Alès - Bessèges est peut-être sur le point de voir le bout... du tunnel. Le nouveau président de Région, qui s'était engagé à préserver cette ligne en tant que président du département du Gard, vient de proposer à Réseau ferré de France une solution alternative, moins coûteuse. Damien Alary propose en effet de sécuriser et de transformer cette voie ferroviaire pour qu'elle puisse accueillir un trambus en site propre. Un bus, avec un niveau de services équivalent au tram, qui pourrait s'arrêter dans toutes les gares. Le président de RFF Jacques Rapoport, que Damien Alary a rencontré à Nîmes jeudi lors d'une visite de chantier du contournement ferroviaire de la ville, a paru séduit par l'idée. Il reste désormais à la faire partager par toutes les parties prenantes.

Max Roustan parle plutôt d'un tram

Côté financier, le projet serait estimé entre 12 et 15 M €, nettement moins que les 30 M € nécessaires à la remise aux normes de sécurité ferroviaire. Questionné ce vendredi, Max Roustan, président de l'agglomération d'Alès, évoquait son étonnement quant à la possibilité d'un bus. En revanche, Max Roustan reconnaît avoir abordé avec feu Christian Bour-

quin, puis récemment avec Jean Denat, devenu président du conseil général, la possibilité que le syndicat mixte de transport du bassin alésien (SMTBA) qu'il préside, reprenne à son compte le transport en commun sur cette ligne. « Cette ligne, que RFF nous céderait pour 1 €, deviendrait privée, comme peut l'être celle du TVC. Mais nous avons évoqué plutôt l'idée d'un tram-train, moins cher d'entretien qu'un vrai train. Ce qui est sûr, c'est qu'on va trouver une solution », assure le maire, qui n'a pas abandonné l'idée d'une halte-gare aux Prés-Saint-Jean, afin d'éviter aux élèves du lycée JBD et des collèges de venir jusqu'à la gare routière. « Nous avons demandé aux mairies concernées par la ligne de ne pas vendre leurs gares, afin d'en faire des haltes du futur transport en commun. »

Des propos qui devraient rassurer Anne-Marie Skora, du collectif de défense de la ligne, qui martèle que remettre le train en circulation ne nécessite pas 30 M €, mais 9 M € voire 10 M €. « Vu les courbes du tracé, la limitation de vitesse est de 70 Km/h, on ne parle pas de travaux pour faire passer le TGV ! On espère que M. Alary ne joue pas la montre. La fermeture de la ligne est fixée à juin 2015. On attend de voir. »