

Contribution du collectif pour la rénovation de la ligne Alès-Bessèges

La ligne Alès-Bessèges fait partie des 6 lignes que la Région Occitanie, en 2016, dans le cadre des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRIM), a choisies de réouvrir pour relancer le transport ferroviaire sur son territoire. C'est un enjeu prioritaire.

Ce choix n'est pas dû au hasard, il est le fruit d'une volonté de doter des territoires d'un atout majeur pour promouvoir un développement durable : le transport ferroviaire.

Carole Delga, lors du lancement des EGRIM : *« J'ai une conviction, la mobilité est un droit et doit le rester ! C'est la colonne vertébrale de notre politique régionale en la matière. Avec une ambition forte, lutter contre l'assignation à résidence. »*.

Cette ligne, qui a fêté ses 150 ans en 2007, a façonné la vallée de la Cèze.

Pendant de très nombreuses années elle a permis à des milliers de personnes de vivre, de travailler dans leur région et a contribué à la dynamique économique du pays.

La politique du tout routier, alliée à une désindustrialisation, ainsi qu'à l'abandon de la SNCF des « petites lignes » au départ, puis d'autres plus importantes, au profit du tout TGV, a amené à une situation où la fermeture de cette ligne (comme d'autres) était programmée de façon inexorable.

Cette politique, a contribué, entre autre, à avoir 1,8 million de camions de plus sur nos routes.

Aujourd'hui, et pour de multiples raisons, le transport en commun redevient une alternative aux déplacements individuels en autosolisme.

1 - Les méfaits que subit l'environnement sont en grosse partie justement dus à ce trafic routier.

Sans vouloir opposer les 2 modes de transport (rail et route) en affirmant qu'il faudrait laisser voitures et camions définitivement au garage, on peut raisonnablement affirmer que le transport ferroviaire peut contribuer à régler en partie ce problème.

Pour nous, chaque fois, et à minima, qu'un axe ferroviaire existe ou peut exister il doit être la colonne vertébrale de tout projet.

Aujourd'hui, à son niveau, cette ligne peut faire évoluer favorablement nos émissions de CO2 à la baisse (mais pas seulement).

Dans le projet initial porté par la Région Occitanie, la réouverture de la ligne entre Alès et Bessèges, son terminus, était prévue pour fin 2026 et paradoxalement il semblerait que c'est en grande partie pour des raisons écologiques que cette réouverture prend du retard.

Nous ne sommes pas hostiles, bien au contraire, à ce que tout soit mis en œuvre pour protéger et sauver une biodiversité qui simplement assure notre survie.

Biodiversité que nous avons et continuons à détruire méthodiquement un peu plus tous les jours comme, par exemple, en continuant de faire circuler des dizaines de bus et que tout projet allant dans le sens souhaité, comme la réouverture de la ligne Alès-Bessèges, semble subir des entraves qui retardent une amélioration...

Il est évident qu'après la suspension de la ligne en juillet 2012, la vie végétale et animale, ont continué à prospérer à proximité de la voie ferrée et se sont parfois propagées sur l'emprise ferroviaire faute de circulation leur interdisant l'occupation des lieux.

Pour autant, pendant l'activité de la ligne, la désertification de ces mêmes lieux n'avait pas été observée. Évidemment les études et statistiques n'étaient pas du niveau que nous connaissons aujourd'hui, mais la mémoire collective des habitants riverains, du personnel cheminot et des usagers de la ligne, témoignent, sans contestation possible, de cette richesse de vie.

Aujourd'hui, il est à noter que les collectivités concernées par la ligne s'emploient à préserver la biodiversité et que tous les projets tiennent compte des impacts potentiels.

Par exemple, la désimperméabilisation des sols est un point important et la création de parkings près des haltes en tient évidemment compte.

La mise en service de la ligne va, de fait, obliger à entretenir de façon régulière ses abords.

La friche actuelle, souvent dénoncée et de toute façon avérée, est un facteur aggravant pour les risques d'incendie, mais aussi peut constituer des barrages « naturels » pour l'écoulement des eaux pluviales.

A contrario le défrichage ralentit la propagation des feux de forêt, et l'entretien des fossés améliore l'écoulement des eaux.

L'étude environnementale présentée et soumise ici à enquête publique montre que le projet prévoit la mise en œuvre de plusieurs mesures d'évitement et de réduction visant à limiter les risques d'impacts sur les espèces et les habitats d'intérêt communautaire.

L'analyse des incidences sur les populations des espèces du site Natura 2000 indique l'absence d'incidence significative sur le site au global au vu de la nature du projet et des mesures générales appliquées aux espèces protégées et favorables aux espèces d'intérêt communautaire.

La réouverture de la ligne dans son ensemble est donc un point positif pour l'environnement.

2 – Le projet de réouverture de la ligne Alès-Bessèges.

Il s'accompagne de la réouverture de 7 haltes historiques et la création de la halte « Alès Lycées » au nord de la gare existante. Le projet est inclus dans un programme comprenant la réalisation de 4 pôles d'échanges multimodaux (PEM), situés au niveau des haltes de Alès Lycées, Salindres, Saint-Ambroix et Bessèges.

Les objectifs du projet de réouverture de la ligne sont :

- Redonner un nouvel essor au territoire, en confortant le dynamisme d'Alès et en diffusant ce développement dans le nord du département du Gard ;
- Proposer une offre de mobilité plus économique et plus écologique à destination des habitants, des salariés, des lycéens et des touristes, etc. ;
- Relier les communes aujourd'hui enclavées aux principaux lieux de vie, pôles d'activité et d'étude ;
- Favoriser le développement économique et touristique grâce à cette ligne qui agirait comme une colonne vertébrale du territoire, et qui permettrait l'émergence de projets économiques, sociaux, culturels et touristiques.

Les travaux de réouverture de la ligne et des aménagements connexes (quais, passages à niveau), auront un impact non significatif sur les habitats d'intérêt communautaire présents : Chênaie verte (9340) et Forêt méditerranéenne de frêne (92A0).

En aucune façon, les impacts identifiés ne porteront incidence à l'état de conservation de ces habitats d'intérêt communautaire, que ce soit à l'échelle de la vallée de la Cèze ou des sites Natura 2000 concernés.

Les travaux ne sont pas de nature à impacter durablement les déplacements des chiroptères et les zones de chasse. Les dispositions prises permettent de ne pas altérer la capacité d'accueil définitive et ainsi de ne pas porter une atteinte significative au groupe des chiroptères.

Enfin, il faut rappeler que **le projet a fait l'objet d'une concertation du public qui s'est déroulée du 8 mars au 4 avril 2021**. Ces rencontres ont permis au public, aux associations et aux élus de s'informer sur le projet, d'appréhender l'intérêt du projet et de concerter avec les riverains sur la bonne intégration du projet. **Cette concertation a démontré toute la pertinence du projet.**

3 - Création de la halte Alès-Lycées située au nord du centre-ville d'Alès, quartier Près Saint Jean, à proximité d'établissements scolaires : L'étude d'impact présentée avec les documents de l'étude environnementale montre que le projet de création de la nouvelle halte aura un impact positif sur les déplacements en apportant une solution de transport alternative aux véhicules individuels.

La future halte va permettre une meilleure accessibilité aux établissements scolaires

(Collège Jean Moulin, Collège Denis Diderot, Lycée Bellevue Marie Rivier, Lycée Jean-Baptiste Dumas, Ecole des Mines...) en complémentarité des transports collectifs urbains.

Cette halte desservira aussi la ligne des Cévennes qui achemine déjà de nombreux scolaires vers Alès. Cette localisation amènera donc un double intérêt pour les usagers qu'ils viennent du nord d'Alès par la ligne des Cévennes ou de la ligne de Bessèges. Tous gagneront plusieurs minutes en ayant accès à cette halte située en amont de la gare centrale d'Alès. Au delà du public étudiant, de nombreux salariés seront aussi plus près de leur lieu de travail.

4 - Difficile de ne pas évoquer aussi **la situation économique des habitants de la vallée de la Cèze**. Depuis plusieurs années ce territoire est en difficulté.

Difficulté économique, démographique ; les services publics si nécessaires dans ces endroits ont quasiment tous été concentrés à Alès ou Nîmes, laissant la population locale en grand besoin, privée des services administratifs, de santé et éducatifs notamment.

Les moyens de transport sont primordiaux, encore plus ici, pour aider à garder le lien social et bien sûr la dynamique économique.

Une part non négligeable de la population est constituée de retraités, de personnes défavorisées ou précaires. Le travail de la majorité des élus est d'essayer d'aider, de soulager leurs administrés.

Leur soutien au projet de rénovation de la ligne, et ce depuis le début, est toujours aussi fort. Le retour du train dans leur localité ne peut être que bénéfique.

La Communauté de communes de Cèze Cévennes, qui l'a aussi intégrée comme élément structurant dans son projet de territoire, montre toute son attente avec pugnacité.

L'autre vallée desservie par la ligne SNCF des Cévennes est aussi intéressée par des circulations ferroviaires qui pourraient, via des circuits touristiques, les relier entre elles.

5 - Le projet n'oblitére en rien la possibilité de fret sur cette ligne. En effet la structure de la voie renouvée sera en adéquation avec les impératifs techniques et spécifiques au fret.

Le site de Salindres est bien sûr principalement visé, sa desserte est un atout incontestable.

Au delà, c'est jusqu'à Bessèges, terminus de la ligne, que cette possibilité existe rendant là aussi plus attractif tout projet industriel.

6 - Le territoire couvert par la Communauté de communes Cèze-Cévennes irrigué par la ligne Alès-Bessèges est un nœud touristique d'une importance capitale.

Ses horizons proches sont : à l'Est, la vallée du Rhône, débouché historique de son tourisme. A l'Ouest, ce sont les Cévennes et le puissant Parc national des Cévennes, longtemps seul parc national habité. Celui-ci est bordé par la grande ligne ferroviaire Paris-Clermont Ferrand-Alès-Nîmes-Marseille, ouvrant depuis plus de 150 ans les hautes Cévennes sur les 2 capitales : Paris au Nord et Marseille au Sud. Exista aussi, jusqu'en 2005, le train de nuit Paris-Nîmes et qui pourrait réapparaître. Le début du 21ème siècle voit surgir les grandes visions globales de territoires et la naissance des Pôles touristiques.

Celui de Cèze-Cévennes est sur l'axe Aubenas – Saint-Ambroix – Alès - Nîmes ou Montpellier.

En 2000, le Pôle touristique Cévennes-Mont Lozère créé par une mission départementale gardoise rassemble 3 Communautés de communes gardoises : Pays Grand-Combien, **Cèze-Cévennes** et Hautes Cévennes. Rapidement les secteurs lozériens de Villefort et Vialas-Pont de Montvert le rejoignent. Ce Pôle passionna alors le tissu économique de ce territoire élargi comportant les 2 lignes ferroviaires se rejoignant à l'entrée nord d'Alès.

Une dynamique s'installa : évolution spectaculaire de la qualité des hébergements toutes catégories confondues, apparition de structures d'accueil de grande capacité, hôtellerie de plein air évoluant vers les bungalows et aujourd'hui les habitats insolites.

Parallèlement, l'offre des prestataires d'animations et d'activités de pleine nature et culturelles augmenta très fortement, adossées très souvent à des dispositifs institutionnels (Syndicats, Pôles, etc.)

L'arrivée de nouveaux outils de promotion, de fonctionnement, mirent rapidement en valeur le potentiel décrit. Les mobilités dites sportives se mirent à la portée d'un plus large public (vélos électriques, embarquement à bord des trains devenu de plus en plus efficace, opérations de promotion basées sur le tourisme vert, écologique, de proximité). On voit aujourd'hui se diversifier avec bonheur la découverte d'espaces ruraux à fortes thématiques.

La mobilité ferroviaire, particulièrement en Occitanie, est devenue incontournable avec un fort potentiel de développement :

« Venez chez nous, sans votre voiture ! Partez de Génolhac vers Bessèges avec votre VAE (Vélo à Assistance Electrique). Empruntez des itinéraires balisés avec votre carto-guide ou votre smartphone ou partez à l'aventure. Rejoignez l'une des 7 gares ou haltes de la ligne Alès-Bessèges en fin d'après-midi. Atteignez en train Alès et là, attrapez celui pour Génolhac ! Multipliez à l'envie vos formules de ce type dans toutes les directions pour des découvertes profondes et des rencontres d'une

inestimable valeur humaine ! »

Les acteurs locaux du tourisme ne manqueront pas d'imagination pour attirer et accueillir leur clientèle. L'agglomération d'Alès pourra concocter à l'envie des produits culturels, artistiques et de pleine nature pour un usage de proximité et créer ainsi un possible label « *Esprit de l'Agglomération* » adossé à une prise de conscience environnementale devenue encore plus évidente.

Idem pour certains acteurs économiques, comme par exemple, l'entreprise qui gère les thermes des Fumades qui est la même que celle qui est à Bagnères-de-Luchon se dit intéressée par la halte ferroviaire et réfléchit à mettre des navettes entre la halte et l'établissement (ce qui ne serait que la réplique de ce qui existait lors de la création des thermes où des calèches faisaient la navette entre la gare de Saint-Julien-de-Cassagnas et le centre thermal).

Plus qu'un simple retour du train, c'est un véritable projet de territoire qui voit le jour, avec l'ambition de désenclaver durablement la vallée de la Cèze et d'en faire une destination touristique incontournable grâce aux nombreuses activités, randonnée, sports, culture, festivités, thermalisme... et un lieu de vie à hauteur des besoins des habitants.

7 - Conséquences positives de la réouverture de la ligne.

Il faut prendre en considération les bénéfiques, et notamment indirects, comme :

- L'augmentation de la valeur du patrimoine immobilier situé le long de la ligne et à proximité des gares, phénomène observé partout en France et qui le sera aussi le long de cette ligne.
- Les personnes âgées qui ne peuvent plus utiliser leur propre véhicule individuel retrouveront un peu d'autonomie pour des déplacements de loisirs ou de santé ou familiaux.
- Les parents qui assuraient de multiples trajets pour l'école, les loisirs ou les activités sportives de leurs enfants en plus de leurs propres déplacements vont apprécier d'avoir des trains pour assurer une partie de ces transports.
- Le secteur touristique de Saint-Ambroix, déjà très présent, sera renforcé par la présence de la ligne (exemple là encore de la réouverture de la ligne Montréjeau-Luchon où l'activité touristique a fortement augmenté immédiatement après la réouverture en juin 2025).
- La baisse du trafic routier induite par la présence de la ligne ferroviaire verra aussitôt la baisse des nuisances dans les villages traversés : pollution, bruit, accidentologie, stress des populations, maladies liées à ces nuisances... et amélioration globale de la biodiversité.

Deux lignes ferroviaires régionales ont déjà été réouvertes par la Région Occitanie : la Rive droite du Rhône (Gard) le 29 août 2022 et Montréjeau-Luchon (Haute-Garonne) le 22 juin 2025. **Deux exemples concrets des avancées positives d'un retour du ferroviaire au bénéfice des populations et des territoires.**

8 – Parlons d'argent en toute transparence.

Dans un autre registre, nous pensons qu'il faut aussi informer la population, notamment sur le fait que certains pensent et diffusent l'argument de « dépense d'argent public inutile et inacceptable ».

Nous proposons de répondre en mettant différents coûts en perspective.

- A titre indicatif, le coût moyen de création de 1 km de route communale, départementale à double sens, classique est de 2 millions d'euros, pouvant grimper à 5 millions (selon le prix du terrain);
- Pour une autoroute le coût du km réalisé va de 6 à... 42 millions d'euros.
- Pour une 2x2 voies le km réalisé va de 6 à 10 millions d'euros.
- Un rond-point coûte à la collectivité entre 200 000 et 2 millions d'euros.
- Plus important encore, une route est en moyenne refaite tous les 10 ans, 50 pour le ferroviaire.

Sans compter le temps perdu dans les bouchons, le coût des accidents de la route, des arrêts de travail, de la pollution...

On peut parler des coûts, c'est totalement légitime, mais il faut le faire en additionnant l'ensemble des coûts !

Par ailleurs, aujourd'hui la ligne est « entretenue » avec les deniers de la Région. Demain, si la ligne ne se faisait pas, l'actuel propriétaire de la trouée ferroviaire, SNCF Réseau, se débarrasserait de ces terrains (comme elle le fait lorsque cette situation se présente) en les cédant pour 1 euro symbolique en général au département ou/et aux communes.

Dans ce cadre l'entretien revient de facto aux nouveaux propriétaires et donc tous les coûts induits, entretien des écoulements d'eau, maîtrise de la végétation, risque d'incendie, murs de soutènement... Pour certaines communes le budget général n'y suffirait pas !

A méditer d'autant qu'aucun nouveau service ne serait là pour les administrés.

Enfin, il faut parler du coût pour l'utilisateur.

Le prix de revient au kilomètre (PRK) indiqué par barème fiscal des services des impôts est, pour un véhicule de 7CV : $(d \times 0,394) + 1515$ soit 0,495€/km (d= distance parcourue par an, ici 15000km).

Le coût en voiture, distance entre gares Alès et Nîmes est de 22,77€ (46 km x 0,495 €).

Coût d'un billet TER SNCF Plein tarif : Alès Nîmes 11,20 € ou Tarif avantage Adulte ou Senior moins 25% 8,40€

Le train coûte 50% moins cher en plein tarif et 63% avec les cartes Avantage, L'abonnement est plafonné à 90€ / mois soit en moyenne 2,25 € par trajet à raison de 20 aller-retours par mois. La prise en charge par l'employeur varie de 50 à 100 %.

Ces arguments plaident en faveur du train.

A titre indicatif le trajet en voiture entre Alès et Bessèges est de 15,84 € (32 km x 0,495€). Le prix d'un billet TER SNCF plein tarif serait d'environ 7,87 € (en appliquant un tarif de 0,24 € par kilomètre train).

Dans un contexte de flambée des prix du carburant et d'urgence climatique, cette **mobilité décarbonée, aux tarifs modérés**, arrive à point nommé. En outre, **le gain de temps est de l'ordre de 40 % par rapport à un trajet en voiture**, car les routes sont congestionnées dans le secteur. La ligne répond ainsi à des problèmes quotidiens rencontrés par les habitants.

9 - Politique tarifaire et horaires des trains : Réouvrir la ligne Alès-Bessèges n'est pas une fin en soi, le projet doit et devra rendre servir aux populations résidentes et aux visiteurs. Il est nécessaire de prévoir dès à présent les horaires des circulations afin de permettre au plus grand nombre d'utiliser le train.

La politique tarifaire des billets à 1 € de la Région Occitanie devra s'appliquer dès l'ouverture comme sur les 2 lignes de la Rive droite du Rhône et Montréjeau-Luchon, lors de leur réouverture.

Les communes avec leur agglomération et la Communauté de communes Cèze Cévennes doivent travailler au plan de rabattement des bus vers les gares.

10 - Fréquentation et taux de remplissage des trains.

Autre argument celui qui consiste à dire « les trains étaient vides ou à 2 à 3 personnes, pas la peine de rénover cette ligne pour servir à 4 personnes »

Vrai, lors des dix dernières années qui ont vu l'abandon de tous travaux sur la ligne Alès - Bessèges.

Une « règle d'or » a même ordonné à la SNCF de ne mettre aucun argent, de ne faire aucun chantier, sur ces lignes qui se sont détériorées rapidement. Les vitesses sont descendues de 70 km/h à 30 voire sur certaines portions à 10km/h, passant le temps de trajet de 35 minutes à 1h05.

Ajouter à cela que cette ligne a servi durant ses 15 dernières années d'exploitation, de

variable d'ajustement autant en matériel qu'en personnel.

Le moindre problème sur la « plaine » était systématiquement résolu par la suppression du train Alès-Bessèges pour rapatrier soit l'autorail, le conducteur, ou le contrôleur !

On aime à dire que les dernières années il fallait s'appeler « Indiana Jones » pour prendre le train.

En conclusion :

Depuis 25 ans, le collectif pour la rénovation de la ligne Alès-Bessèges, constitué d'éléments divers, œuvre sans relâche pour cette ligne.

Nous nous sommes notamment appuyés sur les très nombreuses études qui ont été diligentées par des corps officiels avec des cabinets d'expertises différents.

Le rendu est toujours le même... la ligne Alès-Bessèges a le potentiel nécessaire pour être réhabilitée et remise en fonction afin de servir un projet de territoire viable et cohérent, articulé autour d'un axe majeur : la voie ferrée.

D'autre part, il est à noter que la fréquentation du train et des TER, en particulier en Occitanie est, depuis plusieurs années, en très forte augmentation.

Sont concernées autant les lignes du littoral que celles excentrées et/ou rouvertes très récemment.

La ligne Montréjeau-Luchon est un exemple de réussite. La fréquentation attendue (60 000 voyageurs) a été atteinte en seulement 7 mois au lieu des 12.

De même, depuis le début, les élus de la ligne, avec des sensibilités différentes, ont toujours soutenu la réouverture de la ligne Alès Bessèges. Nous avons pu compter sur leur présence à chacune de nos initiatives et réunions publiques, dont la dernière en date du 25 avril 2026.

Il est impératif pour le collectif que les études nécessaires à la continuité des travaux de Saint-Ambroix à Bessèges (phase 2) soient diligentés sans délai pour garantir l'intégrité de la ligne.

Bien entendu, nous nous félicitons que la Région, autorité organisatrice du transport régional, ait depuis ces dernières années, toujours œuvré pour finaliser ce dossier.

Le dernier courrier reçu par le collectif, signé par la Présidente de région, vient réaffirmer sa volonté de rouvrir la ligne Alès-Bessèges.

Le collectif, les élus, les usagers, sont impatients de pouvoir à nouveau circuler sur cette ligne.