



Ligne des Alpes

Régénération de la section Jarrie - Aspres #PHASE2



Dossier de concertation
Septembre 2026



Sommaire

Pourquoi ce projet de modernisation de la ligne des Alpes ? p5

Historique de la ligne p6

Genèse

Un projet qui s'inscrit dans l'approfondissement des travaux de régénération déjà réalisés

Des travaux indispensables pour assurer la pérennité de la ligne au-delà de 2030 p8

Les acteurs du projet : qui fait quoi ? p9-10

- L'État
- SNCF Réseau
- La Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Les Départements et Grenoble Alpes Métropole
- Les communes
- Les habitants, usagers de la ligne, associations, entreprises

Le projet soumis à concertation p11

Le projet en bref p12-13

- Programme des opérations à l'étude
- Calendrier prévisionnel

Nature des travaux prévus p14-18

- Renouvellement de la voie
- Régénération des ouvrages d'art
- Sécurisation des ouvrages en terre
- Travaux connexes

Comment le projet sera-t-il réalisé ? p18-20

- Une prise en compte forte de l'environnement
- Pendant les travaux

Et si le projet ne se faisait pas ? p20

La démarche de concertation p23

La concertation préalable p24

Les principes et objectifs de la concertation p24

S'informer et s'exprimer sur le projet p25-26

- Pour vous informer
- Pour vous exprimer

Et après ? Les suites de la concertation p27

- Bilan de la concertation
- Poursuite des études
- Suivi et information continue

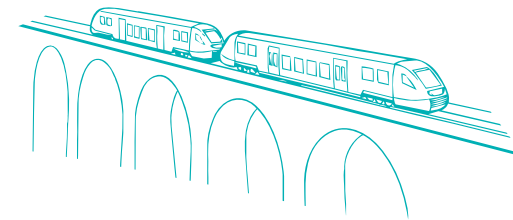
Annexes p29

Quels travaux près de chez moi ? p30-32

- Entre Jarrie et Vif
- Entre Vif et Monestier-de-Clermont
- Entre Monestier-de-Clermont et Clelles
- Entre Clelles et Lus-La-Croix-Haute
- Entre Lus-La-Croix-Haute et Aspres-sur-Buëch

Glossaire p33

1



**Pourquoi ce projet
de régénération
de la ligne des Alpes ?**

Le projet présenté dans ce dossier correspond à l'état actuel des études menées par SNCF Réseau. Les caractéristiques du programme, les modalités de réalisation des travaux ainsi que certains indicateurs sont des hypothèses de travail à ce stade. Ces éléments seront précisés à l'issue des études techniques et environnementales et de la concertation préalable.

Historique de la ligne

Genèse

La liaison ferroviaire entre Jarrie et Aspres-sur-Buëch s'inscrit dans « la ligne des Alpes », un axe cent-cinquantenaire emblématique reliant Grenoble et Briançon.

Mise en service progressivement à partir de 1878 jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle, cette ligne est au cœur des mobilités dans les vallées alpines en reliant des zones rurales et de montagne à des pôles urbains majeurs. Encore aujourd'hui, elle joue un rôle essentiel pour :

→ **La cohésion territoriale** et le désenclavement du Trièves et du Haut-Buëch,

- **Les déplacements quotidiens** (travail, études, service), notamment en lien avec la métropole de Grenoble et l'agglomération de Gap,
- **Les liaisons interrégionales** entre Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur,
- **L'accès aux stations de montagnes** et aux territoires touristiques,
- **Le développement d'une mobilité plus durable**, complémentaire à la voiture individuelle

- 1^{er} mai 1863**
→ La concession de construction et d'exploitation de la future ligne est confiée à la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée
- 2 janvier 1869**
→ La ligne est déclarée d'utilité publique
- 11 décembre 1876**
→ Mise en service de la section de ligne de 19 km entre Grenoble et Vif
- 1^{er} février 1878**
→ Mise en service complète de la liaison Grenoble > Gap via Veynes
- 1938**
→ Création d'une liaison express quotidienne Lyon > Marseille via Grenoble et Veynes qui circula jusqu'en septembre 1972
- De 2021 à 2022**
→ Première opération de régénération de la Ligne des Alpes

Un projet qui s'inscrit dans l'approfondissement des travaux de régénération déjà réalisés

Les travaux de 2021-2022 (phase 1)

Depuis 2017, l'infrastructure a connu une dégradation progressive, des limitations de vitesse croissantes ainsi qu'une fermeture partielle entre 2020 et 2022.

Une première phase de travaux de sauvegarde réalisés entre 2021 et 2022 ont permis une réouverture de la ligne et son maintien en exploitation jusqu'à ce jour sans toutefois le garantir à l'horizon 2030 et sans lever les limitations de vitesse.



Pourquoi ces limitations de vitesse ?

Une limitation de vitesse est une mesure prise lorsque l'état de certains équipements ne permet plus de garantir des conditions optimales de circulation des trains.

Ces mesures garantissent la sécurité des voyageurs et des trains mais entraînent des conséquences sur le service en allongeant les temps de parcours.

L'un des objectifs des travaux de régénération est précisément de renouveler les équipements les plus anciens pour lever progressivement ces limitations de vitesse et rétablir les performances de la ligne.

Les travaux urgents

Les composants ferroviaires continuent de vieillir et nécessitent des interventions complémentaires afin de garantir un niveau de sécurité conforme aux exigences du réseau ferré national. Avant la réalisation de la phase 2 de régénération de la ligne programmée en 2028/2029, SNCF Réseau a entrepris des travaux nécessaires au maintien de l'exploitation de la ligne à très court terme :

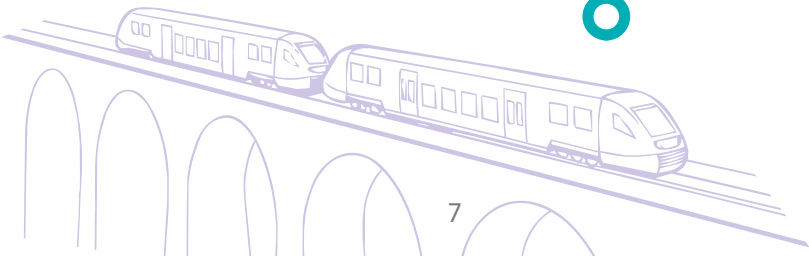
- **En 2024** : remplacement de rails dans le tunnel de Larchat ;
- **En 2025** : régénération d'une pile particulièrement dégradée du Viaduc de Lalley ;
- **En octobre 2026** : régénération des secteurs de voie ferrée (rails, ballast, traverses) les plus dégradés entre les communes de Vif et Lus-la-Croix-Haute

Ces travaux urgents permettent de poursuivre la circulation des trains d'ici à la 2^{ème} phase de régénération, objet de cette concertation préalable.

PHASE 1
2021 - 2022
Travaux de régénération

PHASE INTERMÉDIAIRE
Travaux nécessaires au maintien de l'exploitation avant de la phase 2

PHASE 2
2028 - 2029
Travaux de régénération



Des travaux indispensables pour assurer la pérennité de la ligne au-delà de 2030 (phase 2)

Le projet de régénération de la Ligne des Alpes est étudié depuis 2018. Le contexte des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) d'hiver 2030 constitue un véritable accélérateur politique et financier en vue de livrer une Ligne des Alpes considérablement renouvelée avant 2030.

Au-delà de l'échéance des JOP, le projet répond à un enjeu plus large de pérennisation de la ligne, dont plusieurs sections atteignent aujourd'hui un niveau de vétusté nécessitant un renouvellement complet de l'infrastructure. Les études portent donc sur une large rénovation des principaux composants de la voie ferrée et des ouvrages associés.

Cela passe par un programme de travaux massif et techniquement complexe pour permettre :

- **Le maintien de l'exploitation** à horizon 2030 et au-delà,
- **La levée de certaines limitations de vitesse** liées à l'état de l'infrastructure,
- **La fiabilisation de l'exploitation,**
- **Le renforcement de la sécurité** et la résilience de la ligne face aux contraintes d'exploitation et aux aléas climatiques.



Pourquoi ne pas tout régénérer d'un coup ?

La régénération d'une ligne de montagne de 90km représente un chantier complexe nécessitant des moyens humains, techniques et financiers importants. Les travaux sont donc programmés par étapes afin :

- **De maintenir autant que possible les circulations ;**
- **De concentrer les moyens sur les secteurs les plus urgents ;**
- **De tenir compte des capacités de financement des différents partenaires.**

Les acteurs du projet : qui fait quoi ?

Le projet mobilise plusieurs acteurs institutionnels.



L'État

Garant de la cohésion territoriale et propriétaire des infrastructures ferroviaires, l'État, principal financeur aux côtés des Régions, participe au financement des études et des travaux aux côtés des collectivités territoriales.

Le Préfet de l'Isère est le préfet coordinateur du projet. Il coordonne l'ensemble des services de l'État et pilote les procédures administratives (comme les enquêtes publiques et procédures environnementales).

SNCF Réseau

En tant que gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national, SNCF Réseau est le maître d'ouvrage du projet de régénération de la Ligne des Alpes.

Il est garant de la sécurité des infrastructures ferroviaires et apporte son expertise aux autorités organisatrices. Il veille à la bonne réalisation des opérations dans le respect des normes réglementaires et environnementales.

Comme maître d'ouvrage du projet, SNCF Réseau organise, met en œuvre et tire le bilan de la concertation préalable.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur participent au financement du projet. Autorités organisatrices

des services ferroviaires régionaux TER, les régions définissent l'offre de transport, financent une partie de son exploitation et participent aux investissements attendus.

Ces deux Régions sont engagées conjointement en faveur de la pérennisation de cette ligne inter-régionale.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur finance aussi le projet de modernisation de la liaison ferroviaire entre Briançon et Aix-en-Provence, nommé Performance Ferroviaire des Alpes du Sud (PERFAS).

Les Départements et Grenoble Alpes Métropole

Les Départements traversés par la ligne (Isère (38), Drôme (26) et Hautes-Alpes (05)), ainsi que Grenoble-Alpes Métropole sont associés aux réflexions sur l'avenir de la Ligne des Alpes en raison de leurs compétences en matière d'aménagement du territoire, de mobilité et de développement local.

Ils participent au financement de certaines études et veillent à la bonne articulation du projet avec les travaux sur les réseaux routiers départementaux, les politiques locales de déplacement, de développement économique et d'attractivité territoriale.

Les communes

Les élus des communes relaient les attentes et les contraintes des habitants et des activités locales, participent aux échanges avec les partenaires institutionnels et veillent à la bonne articulation du projet avec les travaux sur les réseaux routiers communaux.

De nombreuses municipalités se sont mobilisées ces dernières années pour défendre le maintien et la modernisation de la liaison ferroviaire, considérée comme un outil indispensable de désenclavement, de transition écologique et de développement économique local.

Les habitants, usagers de la ligne, associations, entreprises

Les habitants, les usagers de la ligne, les associations, les acteurs économiques et l'ensemble des parties prenantes du territoire sont au cœur de la démarche de concertation.

Leurs usages quotidiens, leurs attentes et leur connaissance du territoire sont des contributions précieuses pour enrichir le projet. Ils sont invités à s'informer, à exprimer leurs observations et à formuler des propositions tout au long de la concertation.



2

Le projet soumis
à concertation

Le projet en bref

Programme des opérations à l'étude

Le projet de régénération de la Ligne des Alpes concerne la section **Jarrie – Aspres-sur-Buëch**.

Il vise à assurer la pérennité de l'infrastructure ferroviaire à horizon 2030 et au-delà.



21
communes concernées



environ
90 km
de ligne



50 km
de voie renouvelées



118 M€
Montant des travaux à l'étude



À L'ÉTUDE :



sécurisation
de **16**
ouvrages en terre



renovation
de **270**
ouvrages d'art

Le projet s'inscrit dans la continuité des travaux réalisés en 2021-2022 et des opérations urgentes engagées depuis afin de maintenir l'exploitation de la ligne.



Maintenance ou régénération : quelle différence ?

La maintenance consiste à surveiller le réseau ferré et à réaliser des réparations ponctuelles sur l'infrastructure

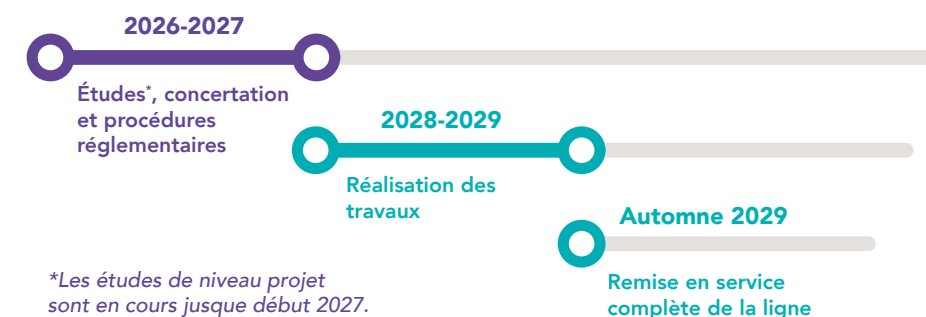
- remplacement de quelques traverses ;
- changement localisé d'un rail ;
- réglage de la géométrie de la voie ;
- réparation d'un ouvrage.

La régénération intervient lorsque les opérations de maintenance deviennent trop fréquentes. Elle consiste alors à renouveler tout ou partie des composants sur plusieurs centaines de mètres, voire plusieurs kilomètres, afin de restaurer durablement les performances de l'infrastructure.

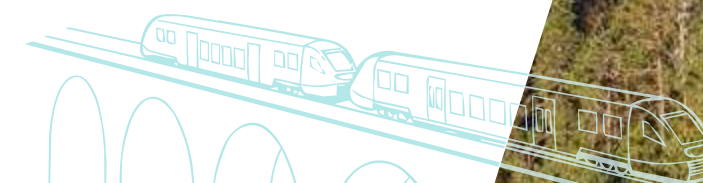
Selon les composants concernés, une opération de régénération peut prolonger la durée de vie d'une voie ferrée de **20 à 50 ans**.



Calendrier prévisionnel



*Les études de niveau projet sont en cours jusqu'à début 2027. C'est à l'issue de ces études que le montant et le programme technique définitif des travaux seront arrêtés. Sur cette base, des conventions de financement seront alors établies entre SNCF Réseau, l'État et les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur.



Nature des travaux prévus

Comme toutes les infrastructures ferroviaires, la voie ferrée subit quotidiennement les effets du **passage des trains, des variations de température, du gel, de la pluie et du vieillissement naturel des matériaux.**

Les travaux de régénération de la Ligne des Alpes portent principalement sur :

- 1 La voie ferrée**
- 2 Des ouvrages d'art** (tabliers métalliques, viaducs maçonnés, tunnels...)
- 3 Des ouvrages en terre** (versants, parois rocheuses...)

Renouvellement de la voie

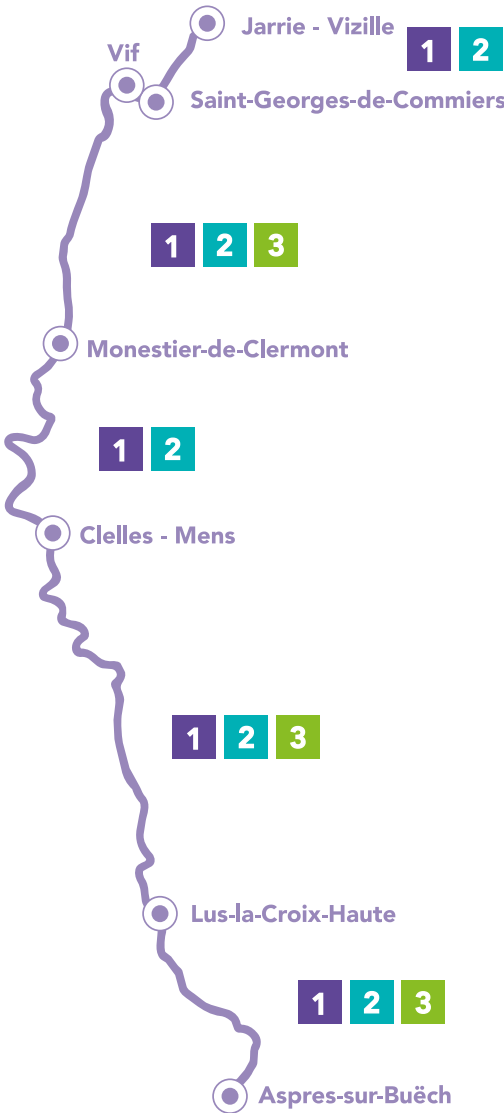
La voie ferrée est principalement composée de trois éléments :

- **les rails, sur lesquels circulent les trains ;**
- **les traverses*, qui maintiennent l'écartement des rails ;**
- **le ballast*, constitué de pierres concassées qui assurent la stabilité de l'ensemble.**

Les diagnostics réalisés sur la ligne ont montré la nécessité de traiter environ **50 kilomètres de voie** ainsi que la régénération de **8 appareils de voie** (il s'agit des aiguillages qui permettent de changer de voie ou de direction).

Sur les **50 km** de voie à rénover il est prévu **20 km** de renouvellement complet et **30 km** de renouvellement partiel des composants. À l'échelle de la ligne, cela représente (environ) le renouvellement de **80 000 tonnes** de ballast, **40 000 traverses**, **85 km** de rail.

Retrouvez le détail des travaux près de chez vous en page 30



Comment SNCF Réseau sait-il qu'une voie ferrée vieillit ?

La voie ferrée n'est pas seulement constituée de rails. Elle comprend également les traverses qui maintiennent les rails en place et le ballast, un lit de pierres assurant la stabilité de l'ensemble. Ces trois composants sont surveillés en permanence par SNCF Réseau.

Des trains de mesure circulent régulièrement sur la ligne afin de contrôler avec une grande précision :

- l'écartement entre les rails ;
- leur nivellement ;
- leur position dans les courbes ;
- la stabilité générale de la voie.

Ces informations permettent d'identifier les secteurs qui vieillissent le plus rapidement et d'anticiper les futurs besoins de travaux.

Régénération des ouvrages d'art

La Ligne des Alpes traverse un territoire marqué par un relief important et sinueux. Pour franchir les vallées, les cours d'eau et les secteurs montagneux, l'infrastructure nécessite donc de nombreux ouvrages d'art : ponts, viaducs, tunnels, murs de soutènement, ouvrages d'assainissement...

Ces ouvrages constituent un patrimoine ferroviaire remarquable mais particulièrement exigeant en matière d'entretien. Avec le temps, ils subissent les rudes hivers montagnards, les précipitations et les écarts de température, ainsi que les mouvements naturels du sol. Certains ouvrages d'arts ont aujourd'hui près de 150 ans.

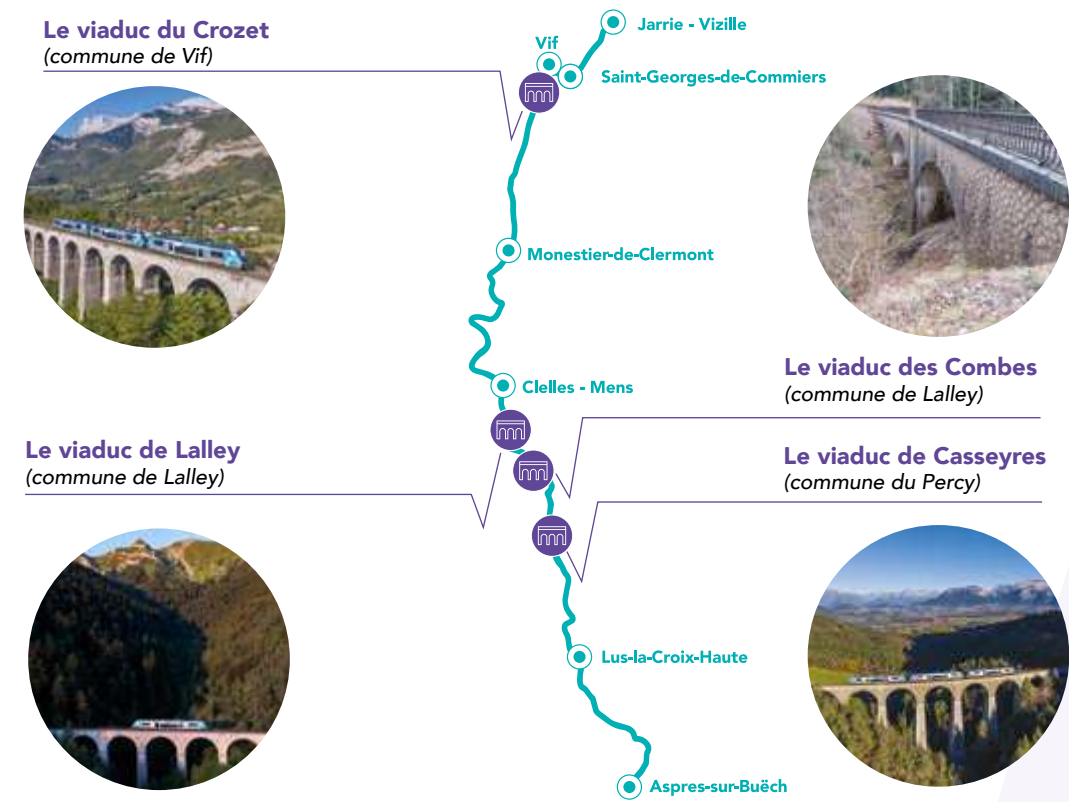
Les travaux concernent des ponts, viaducs, tunnels et murs de soutènement.

Le programme comprend notamment le remplacement de tabliers métalliques et la rénovation d'ouvrages maçonnés. Environ **270 ouvrages** de toutes tailles sont à l'étude en vue de leur rénovation ou leur remplacement. Deux tunnels feront l'objets d'importants travaux de rénovation et de confortement :

- Motte 1, à Sinard
- Fau, au Monestier de Clermont

Au total, ce sont **10 tunnels** qui pourraient faire l'objet d'interventions d'ampleurs diverses.

Des travaux d'étanchéité seront réalisés sur **4 grands viaducs maçonnés**, emblématiques de la Ligne des Alpes :



Enfin, le remplacement de **quinze tabliers métalliques** est à l'étude.



Comment surveille-t-on un pont ou un tunnel ferroviaire ?

Les ponts, tunnels et murs de soutènement font l'objet d'inspections régulières réalisées par des spécialistes et des experts.

Selon les cas, les contrôles peuvent être effectués à pied, à l'aide de nacelles, depuis des trains spécialisés ou encore à l'aide de caméras ou d'équipements de mesure spécifiques.

Ces observations permettent de suivre l'évolution de chaque ouvrage dans le temps. Elles éclairent SNCF Réseau qui peut ainsi décider de réaliser une réparation, un renforcement ou, lorsque cela devient nécessaire, un remplacement complet.

Sécurisation des ouvrages en terre

Les ouvrages en terre sont les déblais ou les remblais qui permettent la création de la plateforme ferroviaire. Leur rénovation s'accompagne aussi du traitement de versants naturels ou de parois rocheuses dont les mouvements peuvent avoir des conséquences sur les circulation ferroviaires

Comme toutes les lignes ferroviaires de montagne, la Ligne des Alpes est soumise à différents aléas naturels : **chutes de blocs, érosion, ruissellement, mouvements de terrain...** qui pourraient s'aggraver du fait des effets du réchauffement climatique.

La ligne faisant l'objet d'une surveillance permanente, **16 ouvrages en terre et parois rocheuses font l'objet d'une attention particulière** et nécessitent des travaux de confortement et de drainage.

À Saint-Maurice-en-Trièves, SNCF Réseau a identifié la nécessité d'étudier le confortement du versant de "côte Rotte" afin de sécuriser la voie ferrée.



Comment protège-t-on une voie contre les chutes de blocs ?

Selon les caractéristiques du terrain, plusieurs dispositifs peuvent être installés :

- Des grillages plaqués contre les parois rocheuses,
- Des grillages guidant les blocs vers le pied du versant,
- Des barrières grillagées,
- Des écrans filet pare-blocs capables d'arrêter les rochers de grande taille

Le besoin est défini à partir d'études de terrain réalisées par des géotechniciens et géologues experts. Ils analysent l'état des falaises, les traces de mouvements de terrain, les écoulement d'eau et l'état des protections existantes pour évaluer les risques et prioriser les travaux de sécurisation.

Travaux connexes

Le long des voies ferrées se trouvent de nombreux câbles indispensables au fonctionnement du système d'exploitation ferroviaire. Ils permettent notamment de détecter la présence des trains, de commander certains signaux, d'assurer le fonctionnement des passages à niveau et de transmettre les informations nécessaires à l'exploitation.

Sur la Ligne des Alpes, **certaines équipements atteignent à ce jour un niveau d'obsolescence qui rend leur maintenance de plus en plus difficile et limite leur fiabilité.**

Les travaux de régénération de la Ligne des Alpes de 2028-2029 comportent donc d'importants chantiers de renouvellement des câbles de signalisation ferroviaire, ce qui prolongera la durée de vie du système d'exploitation et réduira les risques de dysfonctionnement à court terme.



Le projet de régénération de la Ligne des Alpes phase 2 comporte également des travaux de réfection de nombreux ouvrages annexes indispensables à la pérennisation de l'infrastructure et à son entretien ultérieur : **ouvrages d'assainissement maçonnés, fossés en terre, pistes d'accès...**

Les interruptions de circulations ferroviaires sur la Ligne des Alpes qui auront lieu entre 2028 et 2029 permettront à SNCF Réseau

de réaliser d'importantes opérations de maîtrise de la végétation, dans des secteurs particulièrement difficiles d'accès.

Ces opérations sont indispensables pour contenir les risques de chute de branche, d'incendie et de collisions avec la faune sauvage. Les espèces exotiques envahissantes identifiées sur place seront supprimées et évacuées via une filière dédiée.



Comment le projet sera-t-il réalisé ?

Une prise en compte forte de l'environnement

Maître d'ouvrage conscient que les projets qu'il porte peuvent avoir des effets importants sur l'environnement, SNCF Réseau a fait le choix de soumettre ce projet de régénération de la Ligne des Alpes à **évaluation environnementale de manière volontaire**. Autrement dit, il s'impose les plus hautes exigences en matière de **prise en compte de l'environnement** (faune, flore, habitat, zones humides, gestion de l'eau, espèces protégées, milieu humain...).

Ainsi, des **inventaires naturalistes sont en cours** afin d'identifier les enjeux liés à la biodiversité, aux milieux aquatiques et aux espèces protégées.

Afin de limiter l'empreinte environnementale du projet des principes d'économie circulaire sont à l'étude :

- **l'utilisation de rails de réemploi** issus de lignes à très fort trafic qui, grâce aux contrôles réalisés, auront une durée de vie de plusieurs décennies ;
- **le criblage du ballast avant son évacuation**, pour réutiliser directement sur place ce qui peut l'être ;
- lorsque du ballast neuf sera nécessaire, la recherche de carrières d'approvisionnement **proches des travaux** ;
- pour les matériaux issus de la voie ferrée qui ne peuvent pas être réutilisés, la **recherche d'une valorisation** dans d'autres domaines.

Les inventaires menés et en cours mettent en évidence les enjeux ci-après qui devront être pris en compte pour la mise en œuvre de la séquence E,R,C :

- **Les zones humides et milieux aquatiques** ;
- **La flore patrimoniale protégée** (Cytise de Sauze, Aspérule de Turin, Sabot de Vénus) ;
- **Les reptiles**, très largement répartis sur le linéaire ;
- **Les oiseaux nicheurs liés aux ouvrages ferroviaires**, notamment l'Hirondelle de rocher ;
- **Le castor et les corridors écologiques associés aux cours d'eau** ;
- **Quelques secteurs localisés à enjeu entomologique élevé** (Apollon, Agrion de Mercure, Azurés).

À noter qu'il s'agit d'enjeux ponctuels répartis sur le linéaire.

Des études spécifiques sur les chiroptères (les chauves-souris) et les amphibiens, dont la présence est suspectée dans les zones de chantier, sont en cours. Elles permettront à SNCF Réseau d'**adapter ses installations de chantier et d'identifier des opportunités pour créer de nouveaux gîtes pour ces espèces à fort enjeu**.

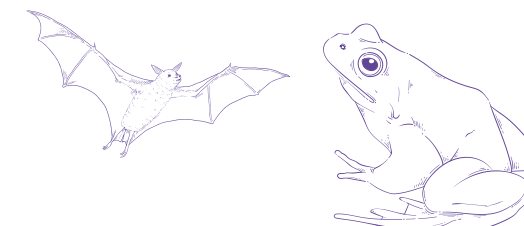
Pendant les travaux

Un service voyageur assuré par la route

Afin de réaliser l'ensemble du programme dans des conditions de sécurité optimales et dans les meilleurs délais possibles, **la Ligne des Alpes sera temporairement fermée à la circulation voyageurs entre Jarrie et Aspres-sur-Buëch, de mars 2028 à l'automne 2029**.

Pendant cette fermeture temporaire, la Région Auvergne-Rhône-Alpes en coordination avec la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, (les autorités organisatrices des mobilités compétentes sur les liaisons ferroviaires TER), organisera **la substitution routière par autocars**.

En particulier, **SNCF Réseau anticipe d'ores et déjà la nécessité de prendre en compte très finement les enjeux environnementaux** lors de la régénération des ponts et viaducs qui franchissent des cours d'eau et pour certains ouvrages en terre.



La séquence Éviter - Réduire - Compenser

Obligatoire pour tous les projets d'infrastructures, la séquence **Éviter - Réduire - Compenser** a pour objectif d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui ne peuvent pas être suffisamment évitées et de compenser les effets notables qui ne peuvent ni être évités, ni réduits.



Des chantiers respectueux des riverains et des usagers du territoire

SNCF Réseau s’engage pour que les chantiers soient exemplaires à tous points de vue :

- Une **sécurité maximale** pour tous les intervenants et les riverains,
- Une **attention portée à la limitation des nuisances** sonores et vibratoires, inévitables pour ce type de travaux,
- Une **vigilance toute particulière** pour maintenir au maximum les circulations routières, et mettre en place les itinéraires de déviation temporaires adaptés,



- **Respect impératif des horaires** et du planning,
- **Des engagements environnementaux** : prise en compte des cycles écologiques, gestion des déchets, prévention des pollutions...
- **Information préalable des riverains** sur les travaux qui les concernent.

Et si le projet ne se faisait pas ?

Le projet répond à un enjeu central : **maintenir en exploitation la Ligne des Alpes à l’horizon 2030.**

Sans la réalisation des travaux, l’état de certains composants de l’infrastructure continuerait à se dégrader à court terme.

Sans ces travaux, les conditions ne seront plus réunies pour assurer une exploitation sûre et fiable de la ligne, qui devra alors fermer.

La liaison périurbaine Grenoble <-> Clelles et la liaison interrégionale Grenoble <-> Gap ne seraient plus assurées en train.

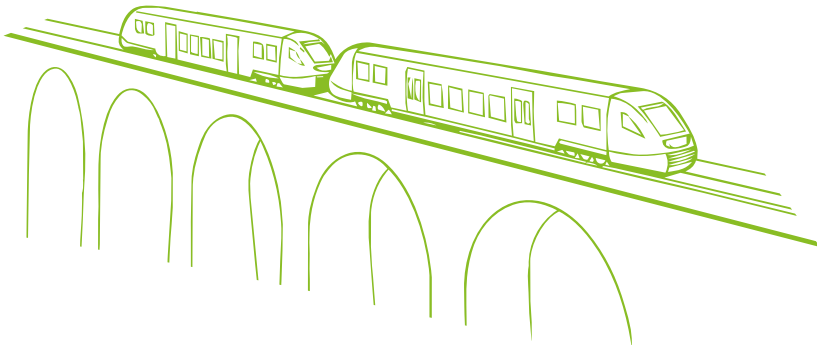
Avec la fermeture de la Ligne des Alpes, la desserte en transports en commun ne serait plus assurée que par des autocars, qui sont moins confortables et qui, contrairement aux trains, ne circulent pas en site propre et subissent donc les aléas de circulation routière.

Les déplacements dans ces territoires de montagne seront encore davantage contraints pour les habitants, étudiants, salariés... Et les territoires désormais non desservis par les trains perdraient l’atout touristique que constitue cette ligne ferroviaire pittoresque.

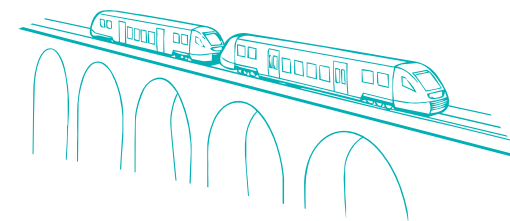


Pourquoi intervenir maintenant ?

Réaliser les travaux avant que l’infrastructure n’atteigne un état critique est plus rapide, moins coûteux et plus efficace qu’une reconstruction après fermeture.



3



La concertation préalable

La concertation préalable

La concertation préalable de la ligne des Alpes s'appuie sur un cadre réglementaire :

L'article L.121-15-1 du Code de l'environnement encadre la concertation préalable pour tout projet susceptible d'avoir une incidence significative sur l'environnement.

Conformément à **l'article L.121-17**, le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, a décidé d'organiser cette concertation, selon les conditions fixées à **l'articles L.121-16** du Code de l'environnement.

Cette décision a été rendue publique par le moyen d'une Déclaration d'intention, en application de **l'article L121-18** du Code de l'environnement.

La concertation préalable, entièrement en ligne, a lieu du 15 septembre 2026 au 15 octobre 2026.



Les principes et objectifs de la concertation

La concertation préalable est une étape importante dans la vie d'un projet : il s'agit de la première étape d'information et de dialogue avec le grand public et l'ensemble des acteurs concernés. Elle répond à plusieurs objectifs essentiels :

- **Garantir l'accès à une information complète**, transparente et pédagogique sur le projet ;
- **Être à l'écoute** des questionnements, observations et propositions de chacun, afin d'enrichir le projet et d'identifier les points d'attention et de complexité à prendre en compte ;
- **Cerner les attentes prioritaires** pour adapter les mesures correctrices ou compensatoires (nuisances, cadre de vie, accessibilité) ;
- **Etablir un bilan de la concertation** à son terme pour tracer les avis et tirer des enseignements qui alimenteront les phases ultérieures d'études et de réalisation.

Le dispositif de concertation du projet respecte les principes fondamentaux que sont la **transparence**, en diffusant une information complète et qui répond aux questions posées par le public, ainsi que la **clarté**, en fournissant des supports clairs et pédagogiques sur les sujets mis en discussion afin de permettre à chacun d'avoir accès à l'information et de pouvoir s'exprimer.



S'informer et s'exprimer sur le projet



Qui peut participer ?

La concertation étant ouverte à tous, SNCF Réseau sera à l'écoute :

- **des habitants du territoire ;**
- **des usagers de la Ligne des Alpes ;**
- **des élus et collectivités ;**
- **des associations ;**
- **des entreprises et acteurs économiques ;**
- **de toute personne souhaitant s'informer ou s'exprimer sur le projet.**

Aucune expertise technique particulière n'est nécessaire pour donner son avis.



La concertation doit permettre de débattre de l'opportunité du projet au regard des attentes des usagers du territoire.

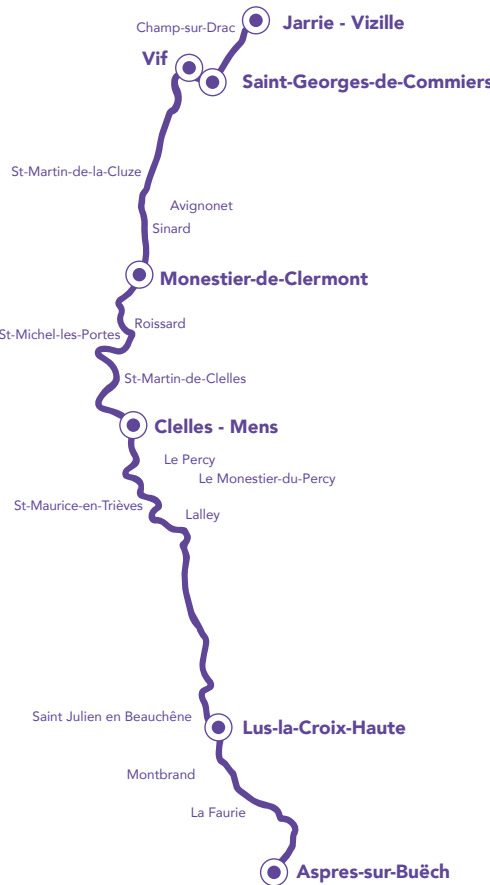
Votre participation est donc indispensable : en vous informant et en partageant votre avis, vous contribuez directement à la réflexion collective et à la décision qui sera prise sur l'avenir du projet et sur la manière dont il sera mis en œuvre.

Pour vous informer :



Le présent dossier de concertation

Disponible en format papier dans les mairies concernées à : **Jarrie, Champ-sur-Drac, St-Georges-de-Commiers, Vif, St-Martin-de-la-Cluze, Avignonet, Sinard, Monestier-de-Clermont, Roissard, St-Michel-les-Portes, St-Martin-de-Clelles, Clelles, Le Percy, Monestier-du-Percy, St-Maurice-en-Trièves, Lalley, Lus-la-Croix-Haute, St-Julien-en-Beauchêne, Montbrand, La Faurie, Aspres-sur-Buëch.**



Il est également téléchargeable en version numérique sur le site internet dédié (voir ci-dessous)

 Le site internet



- + **Un espace de questions-réponses**
pour suivre en continu l'évolution de la concertation
- + **Un espace pour consulter les contributions du public**
- + **Un espace pour consulter les documents**
mis à disposition par SNCF Réseau sur le projet

Pour vous exprimer :

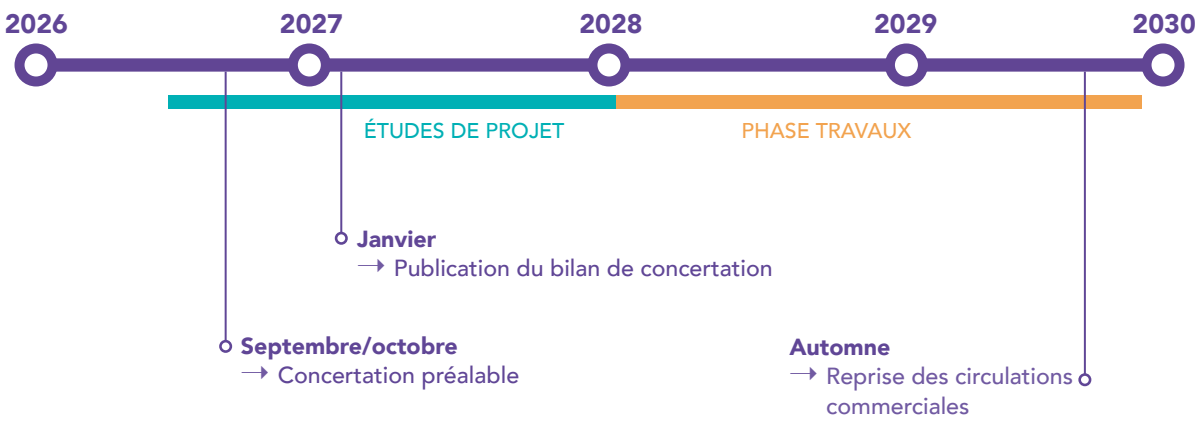
 **Formulaire d'avis en ligne**
sur la plateforme numérique de participation



 **Une adresse mail** de contact :
contact.aura@sncf.fr

 **Une adresse postale :**
SNCF Réseau
Direction Régionale Auvergne-Rhône-Alpes
CONCERTATION LDA 2
78, rue Villette
69 425 Lyon cedex 03

**Calendrier
de concertation**



**Et après ?
Les suites de la concertation**

Bilan de la concertation

Au plus tard, 3 mois après la fin de la concertation, **SNCF Réseau publiera un bilan officiel** restituant le déroulement de la concertation, les thématiques et les arguments abordés et présentant les enseignements tirés.

Poursuite des études

SNCF Réseau tiendra compte du bilan de la concertation préalable pour les décisions qui seront prises pour la suite des études et les modalités de réalisation des travaux.

Suivi et information continue

Un dispositif d'information sera maintenu pour tenir le public informé de l'avancement du projet. **Pendant les travaux, SNCF Réseau informera les communes et les riverains** de l'avancée des travaux et des perturbations locales.

 La concertation permet-elle de décider du projet ?

La décision finale appartient au maître d'ouvrage et aux autorités compétentes.

Cependant, la concertation met en lumière les attentes du territoire et peut donc conduire à faire évoluer certaines caractéristiques du projet.

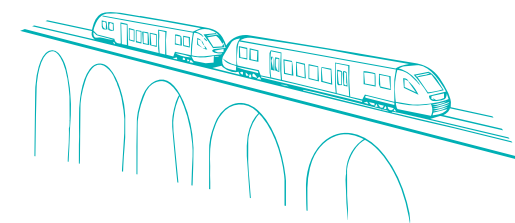
Le bilan de la concertation permet de rendre compte publiquement des avis exprimés et de leurs effets sur la suite du projet.

Suivre le projet :



lignedesalpes-jarrie-aspres.consultvox.co





Annexes



Quels travaux près de chez moi ?

Le programme technique définitif sera acté début 2027, le programme étudié est présenté ci-dessous. Sa réalisation est soumise aux résultats des études et aux décisions des instances de gouvernance (L'Etat, les Régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur ainsi que SNCF Réseau).

Entre Jarrie et Vif

Les travaux prévus sur cette section portent essentiellement sur la régénération d'ouvrages, principalement de petite taille.

Travaux de voie

- Environ 730 m de ballast renouvelés
- Environ 2,8 km de rails renouvelés
- 2 appareils de voie seront remplacés en gare de Vif

Ouvrages d'art

Moins de 10 ouvrages concernés, principalement de petits ouvrages situés sous la voie ferrée.



- 1 Travaux sur voie ferrée
- 2 Travaux d'ouvrages d'art
- 3 Travaux d'ouvrages en terre

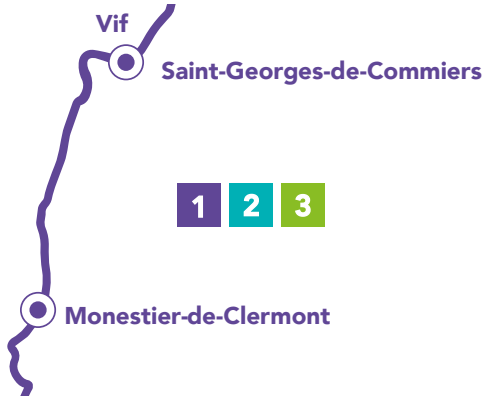


Entre Vif et Monestier-de-Clermont

Sur cette section, les travaux portent principalement sur la régénération de la voie ferrée et sur plusieurs ouvrages ponctuels.

Travaux de voie

- Environ 1,4 km de voies totalement renouvelées
- Environ 2,3 km de rails renouvelés
- Environ 2,5 à 3 km d'interventions complémentaires sur la voie : remplacement de ballast, relevage et remplacement de traverses



Ouvrages d'art

Des travaux importants sont à l'étude pour les ouvrages d'art de cette portion de ligne :

- Le remplacement de 11 tabliers métalliques
- L'étanchéité du grand viaduc de Crozet
- La reprise totale ou partielle de la coque du premier tunnel de la Motte

Versants et ouvrages en terre

Environ 1 800 m² de parois ou talus à sécuriser, auxquels s'ajoutent environ 20 m de barrières grillagées.

Ces interventions concernent notamment des secteurs proches des tunnels du Drac, de la Rivoire, du Pinjallas et de Vières.



Entre Monestier-de-Clermont et Clelles

Cette section comprend moins de renouvellement lourd de voie, mais plusieurs interventions sur les rails et sur les ouvrages.

Travaux de voie

- Environ 3,2 km de rails renouvelés.
- Pas de renouvellement voie-ballast significatif identifié sur ce tronçon.

Le renouvellement de deux appareils de voie en gare du Monestier-de-Clermont est à l'étude.

Ouvrages d'art

Les principaux travaux d'ouvrage à l'étude sur cette section sont :

- Le remplacement de 3 tabliers métalliques
- La réfection totale ou partielle de la coque du tunnel de Fau
- La réalisation d'une paroi clouée à Saint-Martin-de-Clelles
- La régénération par injections du viaduc de Portes



Entre Clelles et Lus-la-Croix-Haute

Cette section concentre un volume important de travaux, à la fois sur la voie, les ouvrages et la sécurisation des versants.

Travaux de voie

- Environ 5,3 km de voies totalement renouvelées
- Environ 1,5 km avec reprises de plateforme
- Environ 4 km de renouvellement de rails
- Environ 5 à 6 km d'interventions complémentaires sur la voie : remplacement de ballast, relevage et remplacement de traverses



Ouvrages d'art

Les principaux travaux à l'étude dans cette zone sont :

- L'étanchéité de 3 grands viaducs maçonnés : le viaduc de Casseyre, le viaduc de Lalley et le viaduc des Combes
- Des travaux d'injection dans le tunnel de la Renardière
- Le remplacement d'un tablier métallique franchissant la RD 1075 à Lalley

Versants et ouvrages en terre

Environ 685 m de dispositifs de protection ou de confortement : écrans pare-blocs, barrières grillagées, grillages et ancrages.

Les principaux secteurs concernés sont notamment Côte Rotte, Saint-Maurice, Larchat, Lalley, Deveys et Deviras.



Entre Lus-la-Croix-Haute et Aspres-sur-Buëch

Travaux de voie

- Environ **13 km** de voies totalement renouvelées et environ **3 km** de de voies partiellement renouvelées (Rail + ballast)
- Environ **870 m** avec reprises de plateforme
- Environ **2,6 km** de rails renouvelés sur la partie nord de la section
- Environ **540 m** de rails de sécurité créés

Ouvrages d’art et tunnels

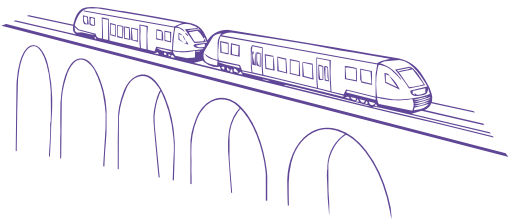
Les principaux ouvrages à l'étude dans cette zone sont :

- Le remplacement d'un **tablier métallique** situé à Lus-la-Croix-Haute
- La régénération de la **coque du tunnel des Agnielles**
- La régénération du **pont rail** franchissant la RD 1075 à La Faurie
- La régénération de plusieurs **murs de soutènement**

Versants et ouvrages en terre

Environ **860 m** de **protections ou confortements de versants**, auxquels s’ajoutent environ **450 m²** de **parois** sont à l'étude.

Les secteurs concernés comprennent notamment les Blaches de Dreynieu, la galerie des Traverses et les abords du tunnel des Agnielles.



GLOSSAIRE

APPAREIL DE VOIE

Équipement permettant aux trains de changer de voie ou de direction. Il s'agit notamment des aiguillages.

BALLAST

Lit de pierres concassées très dures sur lequel repose la voie ferrée. Il contribue à la stabilité de l'ensemble.

CHIROPTÈRES

Nom scientifique des chauves-souris. Des études spécifiques sont prévues pour vérifier leur présence dans certaines zones de chantier.

CONCERTATION PRÉALABLE

Première étape d'information et de dialogue avec le public. Elle permet de présenter le projet, de recueillir les questions, observations et propositions, puis d'en tenir compte dans la suite des études.

CONFORTEMENT

Travaux destinés à renforcer un ouvrage, une paroi rocheuse, un talus ou un versant afin d'améliorer sa stabilité.

DÉBLAI

Partie du terrain qui a été creusée ou abaissée pour permettre le passage de la voie ferrée.

DRAINAGE

Dispositif permettant de collecter et d'évacuer l'eau pour éviter qu'elle ne fragilise les talus, les parois rocheuses ou la plateforme ferroviaire.

ÉCRAN PARE-BLOCS

Dispositif de protection installé sur un versant pour retenir ou arrêter des blocs rocheux avant qu'ils n'atteignent la voie ferrée.

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Étude visant à identifier les effets possibles d'un projet sur l'environnement et à définir les mesures nécessaires pour les éviter, les réduire ou les compenser.

GÎTE

Abri utilisé par certaines espèces animales, notamment les chauves-souris. Le projet peut être adapté pour préserver ou créer des gîtes lorsque des enjeux sont identifiés.

GRILLAGE PLAQUÉ ANCRÉ

Grillage fixé contre une paroi rocheuse pour limiter les risques de chute de pierres ou de blocs.

OUVRAGE D'ART

Construction permettant à la ligne ferroviaire de franchir un obstacle ou de s'insérer dans le relief : pont, viaduc, tunnel, mur de soutènement ou ouvrage d'assainissement.

OUVRAGE D'ASSAINISSEMENT

Ouvrage permettant de gérer l'écoulement des eaux à proximité ou sous la voie ferrée, afin de protéger l'infrastructure.

OUVRAGE EN TERRE

Déblai ou remblai permettant de créer la plateforme ferroviaire. Les ouvrages en terre peuvent nécessiter des travaux de confortement, de drainage ou de sécurisation.

PLATFORME FERROVIAIRE

Base sur laquelle repose la voie ferrée. Elle comprend notamment les ouvrages en terre, le ballast, les traverses et les rails.

RAIL

Barre métallique sur laquelle circulent les trains.

RAIL DE RÉEMPLOI

Rail déjà utilisé sur une ligne à très fort trafic, mais encore en bon état après contrôle. Il peut être réutilisé sur une autre ligne lorsque ses caractéristiques le permettent.

REMBLAI

Partie du terrain créée par l'ajout de matériaux pour surélever la plateforme ferroviaire.

RENOUVELLEMENT COMPLET DE LA VOIE

Remplacement de l'ensemble des principaux composants de la voie ferrée : rails, traverses et ballast.

RENOUVELLEMENT PARTIEL DE LA VOIE

Remplacement d'une partie seulement des composants de la voie, selon leur état : rails, traverses ou ballast.

RÉGÉNÉRATION

Travaux consistant à renouveler tout ou partie des composants d'une infrastructure ferroviaire sur plusieurs centaines de mètres, voire plusieurs kilomètres. L'objectif est de restaurer durablement ses performances.

SÉQUENCE ÉVITER – RÉDUIRE – COMPENSER

Elle vise à limiter les effets d'un projet sur l'environnement selon trois étapes : éviter les impacts lorsque c'est possible, réduire ceux qui ne peuvent pas être évités, puis compenser les impacts restants. Dans le cadre du projet de régénération de la Ligne des Alpes, cette démarche s'inscrit dans l'évaluation environnementale volontaire engagée par SNCF Réseau.

SIGNALISATION FERROVIAIRE

Ensemble des équipements permettant d'organiser la circulation des trains en sécurité. Les câbles de signalisation servent notamment à détecter les trains, commander certains signaux et faire fonctionner les passages à niveau.

SUBSTITUTION ROUTIÈRE

Service de transport par autocars mis en place lorsque les trains ne peuvent pas circuler temporairement, par exemple pendant une période de travaux.

TABLIER MÉTALLIQUE

Partie d'un pont qui supporte directement la voie ferrée. Lorsqu'il est ancien ou dégradé, il peut être rénové ou remplacé.

TALUS

Pente aménagée en bordure de la voie ferrée, en déblai ou en remblai. Sa stabilité est importante pour la sécurité de la ligne.

TER

Train Express Régional. Il assure les déplacements régionaux du quotidien.

TRAVERSE

Pièce posée en travers de la voie, sous les rails. Elle maintient l'écartement et l'inclinaison des rails, puis transmet les charges des trains au ballast.

VIADUC

Grand pont permettant à la voie ferrée de franchir une vallée, un cours d'eau ou un relief important.

VOIE FERRÉE

Ensemble composé principalement des rails, des traverses et du ballast. C'est sur cette structure que circulent les trains.



**[lignedesalpes-jarrie-aspres.
consultvox.co](https://lignedesalpes-jarrie-aspres.consultvox.co)**

Crédit photos : © Pierre-Louis Espinasse / Médiathèque SNCF / Magnifik / Unsplash / Pixabay
Réalisation : SNCF Réseau - Egis Conseil / Agence LISSEN - Septembre 2026