



Contribution à la concertation préalable pour la régénération de la section Jarrie-Vizille – Aspres-sur-Buëch de la Ligne des Alpes

Se déplacer autrement

***Se déplacer autrement* accueille très favorablement ce projet de régénération de la ligne des Alpes entre les gares de Jarrie-Vizille et d'Aspres-sur-Buëch.**

Nous attendons de ce projet qu'il permette de lever l'intégralité des limitations de vitesse causées par le mauvais état de l'infrastructure afin de retrouver des temps de parcours nominaux. Cette remise à niveau doit permettre, à plus long terme, d'engager une réflexion sur la modernisation de la ligne pour répondre aux besoins des usagers, que ce soit sur le segment périurbain, de désenclavement des Alpes du Sud, d'accès au Trièves ou encore de tourisme.

Nos demandes sur la desserte de substitution

Sur la consistance de l'offre de substitution

Se déplacer autrement défend le principe selon lequel la desserte ferroviaire doit être assurée sur les sections qui ne sont pas en travaux. Ainsi, **nous demandons qu'une navette ferroviaire soit mise en place durant toute la durée des travaux entre les gares de Grenoble et de Jarrie-Vizille.**

Une telle offre permettra, en outre, de tester la pertinence d'une offre ferroviaire périurbaine dans le sud grenoblois pour le SERM.

Nous pouvons constater dans le dossier de concertation que les travaux entre Jarrie-Vizille et Vif seront assez légers en rapport aux autres sections sur la ligne. Nous demandons que cette phase de travaux soit concentrée sur les premiers mois afin de rouvrir la ligne entre Grenoble et Vif au plus tôt. C'est exactement comme cela qu'avait été gérée la phase de fermeture de l'année 2022.

Nous demandons également un autocar toutes les deux heures entre Grenoble / Vif et Gap, renforcée par des autocars à destination de Clelles Mairie aux heures de pointe.

Les autocars de substitution doivent :

- Desservir les arrêts *Grenoble Cité Internationale* et *Monestier Centre*, situés sur l'itinéraire et n'imposant aucun détour.
- Arriver et partir de la gare routière de Grenoble.
- Permettre l'emport des vélos en soute et via des racks à l'arrière, cette ligne étant déjà très utilisée par des voyageurs emportant leur vélo.

Sur la tarification de l'offre de substitution

À l'image des mesures prises par la Région Auvergne-Rhône-Alpes lors de l'interruption de trafic sur la ligne Grenoble – Saint-Marcellin au printemps 2026, **nous demandons que les titres de transport entre Grenoble et Gap (arrêts intermédiaires compris) permettent d'emprunter indistinctement les autocars TER de substitution ainsi que les Cars Région Isère T91 (entre Grenoble, Pont-de-Claix, Jarrie et Gap) et T95 (de Grenoble à Clelles, Mairie).**

Et après ?

Moderniser la ligne, augmenter l'offre : plus de trains !

Nous demandons que la réouverture de la ligne avant 2030 soit l'occasion de repenser l'offre de la manière suivante, de façon à exploiter le potentiel de la ligne à son maximum :

- Mettre en place au moins 6 allers-retours quotidiens entre Grenoble et Gap.
- Renforcer la desserte entre Grenoble et Clelles-Mens avec 2 allers-retours pour couvrir les besoins périurbains de pointe.
- Revoir les horaires pour obtenir un cadencement aux deux heures sans trou de desserte.
- Assurer les correspondances avec/depuis les TGV à Grenoble, mais aussi avec les TER à Veynes-Dévoluy, en priorité vers Sisteron, Aix-en-Provence et Marseille, mais aussi vers Briançon. Les TER Valence – Gap – Briançon doivent s'arrêter en gare d'Aspres-sur-Buëch pour donner correspondance.

Ces 8 allers-retours restent insuffisants au vu du potentiel de cette ligne, malheureusement négligé depuis plusieurs années. En effet, la voie ferrée présente un intérêt :

- Périurbain, pour la desserte pendulaire entre Grenoble et le Trièves.
- Grande distance, entre les Alpes du Nord et les Alpes du Sud.
- Touristique, que ce soient la ligne ou les territoires traversés.
- Fret, avec un potentiel à étudier (transport de bois, matériaux de carrière, ...).
- Itinéraire de substitution du train de nuit Paris – Briançon en cas de fermeture de la ligne du Diois.

Ainsi, *Se déplacer autrement* appelle de ses vœux un changement de paradigme : il faut passer d'une stratégie de sauvegarde à une stratégie de modernisation de l'infrastructure et de l'exploitation afin de répondre aux besoins de demain.

La ligne devra, à terme, pouvoir accueillir :

- **2 trains par heure entre Grenoble et Clelles-Mens (SERM de l'aire grenobloise).**
- **1 train toutes les deux heures entre Grenoble et Gap.**

Pour ce faire, la priorité devra être donnée à la levée des contraintes capacitaires pesant sur la ligne. Il est indispensable d'engager dès maintenant les études sur la modernisation de la signalisation entre Jarrie-Vizille et Aspres-sur-Buëch.

Un croisement devra également être possible en gare de Saint-Martin-de-la-Cluze (lieu-dit « Coynelle ») pour permettre une cadence à la demi-heure. Ce point de croisement permettrait également d'améliorer la robustesse de la ligne en cas de retard important d'un train. Des réserves foncières doivent également être conservées pour l'éventuelle réouverture de certaines lignes.

Réduire les fermetures de la ligne pour maintenance

Cette ligne a la particularité d'être fermée chaque année, pendant plusieurs semaines, toute la journée, pour les travaux de maintenance, en plus des périodes de fermeture de 4 semaines qui ont lieu chaque année en juin, au début de la saison touristique.

Les usagers ont besoin de fiabilité pour garder la confiance dans le transport ferroviaire : ces fermetures multiples sont un handicap pour le développement de la fréquentation.

La rénovation de la ligne doit être l'occasion de revoir ces pratiques de maintenance inadaptées aux besoins des usagers et usagers.

L'équipement en composants modernes et le nombre de circulations assez modeste (16 circulations par jour) doivent permettre de réduire au strict minimum les coupures qui doivent restées cantonnées en milieu de journée, comme c'est le cas sur les quelques lignes de la Région, ou bien les travaux doivent être basculés de nuit.

En conclusion

Nous tenons à rappeler que les travaux présentés dans ce dossier ne sont que **la remise à niveau d'une infrastructure ferroviaire laissée à l'abandon depuis plusieurs années**. Le projet ne vise qu'un rétablissement des performances nominales de la ligne et ne constituent pas un développement de l'offre. En effet, il ne sera pas possible d'augmenter le nombre de trains à la suite de ce chantier, en raison du maintien de la signalisation manuelle très limitante (16 circulations maximum).

En parallèle, nous souhaitons rappeler que **75 millions d'euros d'argent public vont être dépensés par le Département de l'Isère pour augmenter les vitesses et les capacités de la RD 1075**, parallèle à la voie ferrée. Une nouvelle fois, l'adage *"pour la route on élargit, pour le rail on réfléchit"* colle parfaitement à la réalité. Nous déplorons ce choix **anachronique**, qui plus est dans un contexte de crise climatique et de crise des carburants exacerbées ces derniers mois.

Cette ligne ferroviaire doit être vue comme une ligne interrégionale qui relie les Alpes du Nord aux Alpes du Sud, et non comme une simple ligne locale. Nous nous réjouissons de ce premier pas qui doit constituer un rattrapage nécessaire avant une véritable modernisation de la ligne, permettant de répondre aux usages d'aujourd'hui et de demain.



Un train circulant sur la ligne des Alpes peu avant Aspres-sur-Buëch : une section à régénérer sur une ligne interrégionale stratégique.