



Ligne des Alpes – Régénération de la section Jarrie - Aspres phase 2
Déclaration d'intention de projet
au titre de l'article L 121-18 du Code de l'Environnement

1. CADRE RÉGLEMENTAIRE

La présente déclaration d'intention est élaborée conformément aux articles L.121-17-1 et suivants du Code de l'environnement, qui mentionnent que tout projet d'un montant prévisionnel supérieur à 5 millions d'euros et soumis à évaluation environnementale doit faire l'objet d'une déclaration d'intention.

Le maître d'ouvrage du projet de régénération de la section de ligne Jarrie Aspres – Phase 2 souhaite organiser une concertation préalable telle que prévue à l'article L121-15-1 du Code de l'environnement, en parallèle de la finalisation des études en cours, de l'évaluation environnementale et en amont des demandes d'autorisations administratives éventuellement nécessaires à la réalisation du projet.

La présente déclaration vise à informer le public sur le projet et les modalités de dialogue qui sont envisagées.

L'article L.121-18 du Code de l'environnement indique que cette déclaration doit comporter les informations suivantes :

- Les motivations et raisons d'être du projet
- Le cas échéant, le plan ou programme dont il découle
- La liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet
- Un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement
- Une mention, le cas échéant, des solutions alternatives envisagées
- Les modalités déjà envisagées, s'il y a lieu, de concertation préalable du public.

Conformément à l'article R121-25 du Code de l'environnement, la déclaration d'intention est publiée :

- Sur le registre numérique du maître d'ouvrage SNCF Réseau : <https://www.registre-numerique.fr/diffusion-declaration-intention-alpes>
- Sur le site internet de la préfecture de l'Isère : <https://www.isere.gouv.fr>
- Sur le site internet de la préfecture de la Drome : <https://www.drome.gouv.fr>
- Sur le site internet de la préfecture des Hautes-Alpes : <https://www.hautes-alpes.gouv.fr>

Enfin, une information est mise en place sur les espaces d'affichage légal des mairies des communes concernées.

En application des articles L121-17, L121-19 et R121-26 du Code de l'environnement, un droit d'initiative peut être exercé auprès :

- De la préfète de l'Isère : Pref-cab-intervention@isere.gouv.fr
- De la préfète de la Drome : pref-enquetes-publiques@drome.gouv.fr



- Du préfet des Hautes-Alpes : pref-droitinitiative@hautes-alpes.gouv.fr

En vue de l'organisation d'une concertation sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), dans les conditions prévues aux articles L. 121-8 et L121-9 du Code de l'environnement. Il peut y être recouru dans un délai de 2 mois à compter de la publication de la présente déclaration d'intention.

2. RAISONS D'ÊTRE DU PROJET ET PROGRAMME TECHNIQUE

a. Contexte ferroviaire

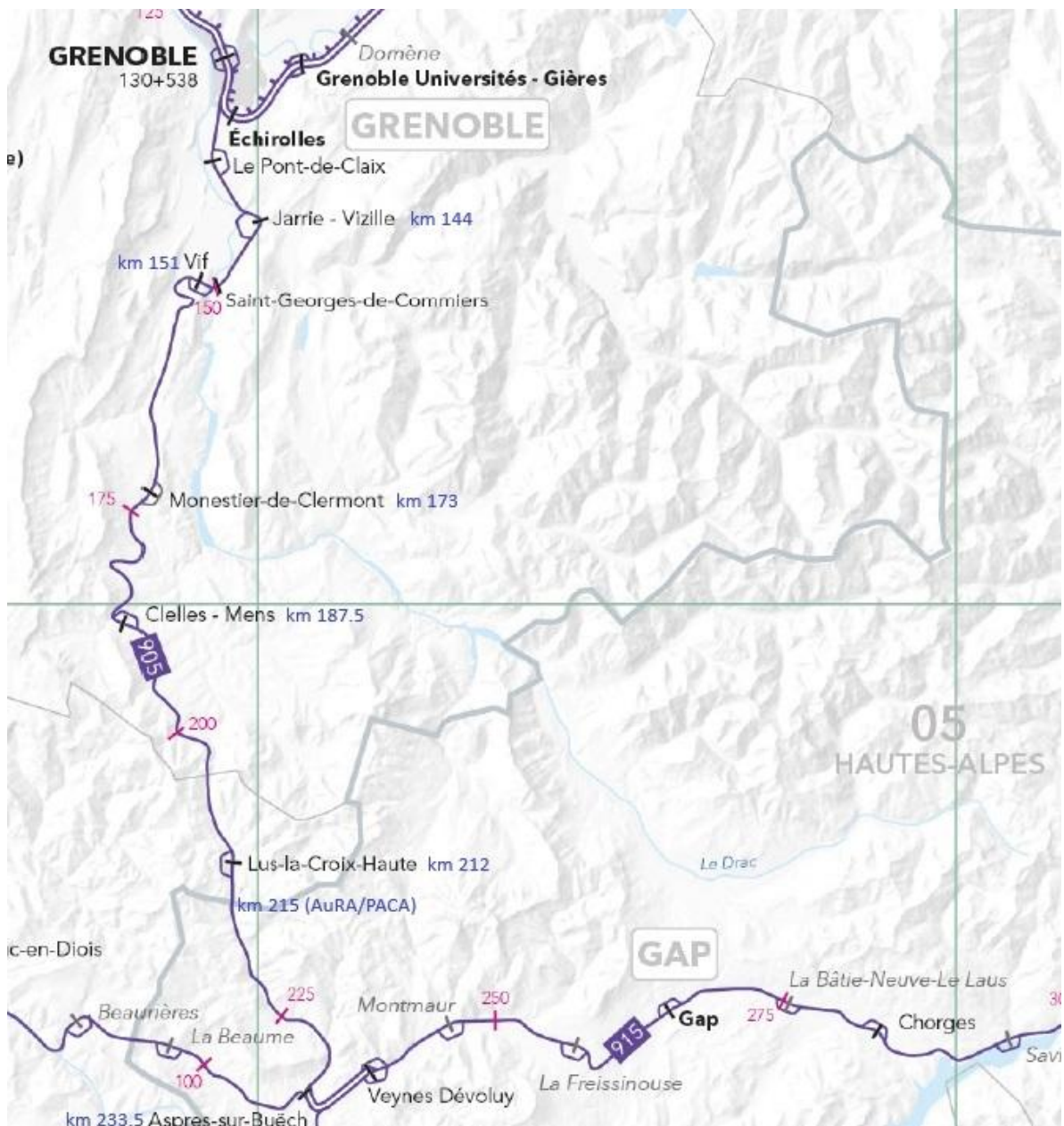
La section de ligne entre Jarrie (Isère) et Aspres (Hautes-Alpes) constitue une ligne de desserte fine du territoire d'une longueur de 90 km, sur la ligne ferroviaire n°905 000 reliant Lyon-Perrache à Marseille Saint-Charles (via Grenoble). Elle débute environ 10 km au Sud de Grenoble et permet de relier l'étoile ferroviaire de Veynes (Hautes-Alpes). Cette section parcourt successivement 3 départements : L'Isère, la Drôme, Les Hautes-Alpes.

Principalement composée d'une voie unique non électrifiée, la section de ligne Jarrie-Aspres comporte de nombreux tunnels, ouvrages d'arts, ouvrages en terre et de fortes rampes, caractéristiques des lignes de montagne.

Cette section de ligne est importante pour les dessertes périurbaines, régionales et inter-régionales : Grenoble – Vif, Grenoble Clelles-Mens et Grenoble - Gap. Elle dessert 7 gares et haltes : Jarrie, Saint-Georges-Commiers, Vif, Monestier de Clermont, Clelles-Mens, Lus-la-Croix-Haute et Aspres.

La section de ligne permet d'assurer un programme de desserte de 8 aller-retours quotidiens entre Grenoble et Clelles-Mens dont 4 sont prolongés au-delà de Aspres, jusqu'à Gap.

Illustration de la section Jarrie Aspres :



b. Les objectifs de deuxième phase de régénération de la ligne des Alpes

Cette ligne a été mise en service en 1878 pour sa section entre Grenoble et Gap via Veynes.

A la suite d'une mobilisation des parties prenantes locales pour éviter une fermeture de la ligne en 2020, une première phase de régénération urgente a eu lieu en 2022. Ces travaux entre Vif et Aspres ont permis le maintien en exploitation de la ligne jusqu'à aujourd'hui. Les travaux ont été ciblés sur les ouvrages et les portions de ligne les plus dégradées. Des limitations de vitesse sont encore en place sur certaines portions de ligne et le besoin de régénération de la ligne reste importa



Cette deuxième phase, objet de cette déclaration d'intention, a vocation à poursuivre les régénérations nécessaires au maintien de l'exploitation de la ligne et le niveau de desserte actuel à l'horizon 2030 et au-delà. Les études en cours permettront d'identifier les restrictions de vitesse qui pourront être levées à l'issue de ces travaux.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2030 sont une opportunité pour accélérer les chantiers nécessaires au maintien de l'exploitation de la ligne, et ainsi programmer une ambitieuse opération de régénération de la ligne en 2028 et 2029.

c. Eléments de programme

Les constituants de la voie

Le programme prévisionnel comprend le **renouvellement complet d'environ 25 km de voie**, le remplacement du ballast sur un linéaire d'environ 5 km, **le remplacement de plusieurs milliers de traverses et d'environ 17 km de rails**.

Les ouvrages d'art

Le programme prévisionnel prévoit le remplacement de 16 tabliers métalliques, la refecton de **l'étanchéité de 4 grands viaducs** maçonnés, la régénération de 2 tunnels ainsi que de murs et de parois clouées.

Ce sont également 200 ouvrages de moindres importance qui seront régénérés.

Les ouvrages en terre

Ces travaux concerne la sécurisation du versant de côte Rotte et de 11 ouvrages en terre et parois rocheuses de moindre importance

Les câbles de signalisation

A l'occasion de cette deuxième phase de régénération **plusieurs kilomètres de câble et d'artère** en fin de vie seront remplacés.

Les dispositifs d'assainissement

La régénération de **pluseurs kilomètres d'ouvrages d'assainissement** longitudinaux (et transversaux) permettra d'améliorer la pérenité de la ligne et de l'ensemble des travaux réalisés

d. Montant des opérations

Le montant prévisionnel des études et travaux est évalué à environ 118 millions d'€.

e. Calendrier du projet

Le calendrier prévisionnel ci-après est indicatif et susceptible d'évoluer en fonction de l'avancement des études et des opérations :

- La concertation préalable est prévue du 15 septembre 2026, au 15 octobre 2026 inclus
- Les études d'avant-projet – projet sont en cours jusque fin 2026 / début 2027
- Une évaluation environnementale est conduite jusque fin 2026



- La prochaine phase de consultation du public et l'obtention des autorisations administratives est envisagée entre fin 2026 et 2027 en fonction de l'avancée des études
- Les premiers travaux préparatoires pourraient débuter au dernier trimestre 2027 avec une phase de travaux principale de mars 2028 à décembre 2029

f. Maîtrise d'ouvrage et gouvernance

SNCF Réseau, en tant que propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure, assure la maîtrise d'ouvrage des travaux de régénération.

Les financeurs de l'opération sont : l'Etat, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et SNCF Réseau.

En application de l'article R181-2 du Code de l'environnement, le préfet de l'Isère, préfet coordonnateur pour le projet « Ligne des Alpes, régénération de la section Jarrie Aspres Phase 2 », assurera la coordination du projet avec les préfets des départements concernés.

3. COMMUNES CONCERNEES PAR LE PROJET

- **Isère (38)** : 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, Percy, Le Monestier-du-Percy, St-Maurice-en-Trièves, Lalley
- **Drome (26)** : Lus-la-Croix-Haute
- **Hautes-Alpes (05)** : Saint Julien en Beauchêne, Montbrand, La Faurie, Aspres-sur-Buëch

4. INCIDENCES POTENTIELLES SUR LE TERRITOIRE

Le projet s'inscrit principalement dans les emprises ferroviaires existantes situées dans un environnement majoritairement rural peu dense. Les principaux enjeux identifiés à ce stade sont récapitulés ci-après.

L'ensemble des enjeux est pris en compte par SNCF Réseau dans le cadre de ses études. Le maître d'ouvrage mettra ainsi tout en œuvre pour Eviter, Réduire ou Compenser les éventuels impacts. L'identification des enjeux, les principaux impacts potentiels seront précisés et discutés dans le cadre de la concertation préalable puis complétés dans l'évaluation environnementale.

a. Enjeux spécifiques de la phase chantier

Comme pour l'ensemble de ses projets, SNCF Réseau porte une attention spécifique à la diminution des nuisances et impacts entraînés par les travaux. La conception des travaux intègre les enjeux suivants :

- **Biodiversité** : prise en compte de la biodiversité dans la conception et réalisation des travaux. Un diagnostic faune / flore / habitats est en cours et viendra compléter la qualification des enjeux et la définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet sur la biodiversité.
- **Milieu aquatique** : le projet traverse de nombreux cours d'eau dont certains travaux se réalisent dans le lit mineur. L'impact du projet sur le milieu aquatique fait actuellement l'objet d'études techniques qui intégreront les mesures définies à la suite des diagnostics faune/flore/habitats. Cet enjeu est étudié avec les services concernés.
- **Eaux pluviales** : au regard du besoin évalué au cours des études, la gestion des eaux pluviales sur certaines zones de la plateforme ferroviaire est étudiée en lien avec les services concernés.
- **Insertion architecturale et paysagère** : l'optimisation de l'insertion architecturale et paysagère des ouvrages est recherchée dans le cadre du projet, en particulier pour les ouvrages se trouvant dans des secteurs protégés en itération avec les études techniques.
- **Bruit de chantier** : les nuisances sonores générées par le projet en phase chantier sont en cours d'analyse en vue d'identifier les mesures d'évitement et de réduction nécessaires.
- **Atténuation du changement climatique** : le projet a un objectif de limiter son bilan carbone notamment en mettant en place une économie circulaire des matériaux dès que cela sera possible ainsi qu'en travaillant sur la sobriété et l'écoconception.
- **Qualité de l'air** : les impacts de la phase chantier sur la qualité de l'air sont en cours d'analyse en vue d'identifier les mesures d'évitement et de réduction nécessaires.

L'impact des chantiers pour les riverains, fera l'objet de mesures, en concertation avec les communes, afin de limiter les nuisances. Les mesures suivantes pourront le cas échéant être mises en place :

- Réduction des impacts acoustiques par l'utilisation d'engins et matériels de chantier conformes aux normes en vigueur ;
- Limitation des risques d'accidents impliquant des tiers dans l'emprise chantier par la mise en place d'une signalisation spécifique du chantier et l'interdiction des accès chantier au public ;
- Recherche de mise en place de coupures de circulations routières les plus courtes possibles, coupures qui feront l'objet d'arrêtés municipaux et d'information du public ;
- Mise en place d'itinéraires de déviation temporaires qui tiennent compte des gabarits de circulation routière ;
- Information préalable des riverains du déroulé des travaux (calendrier, phases des opérations...) ;
- Veille aux respects des horaires et du planning des travaux afin de limiter au maximum les nuisances pour les riverains ;
- Collecte, tri et stockage dans des bennes bâchées implantées sur le site, des déchets et débris générés pendant les travaux, et leur évacuation vers des filières d'élimination des déchets adaptées et agréées.

Enfin, les Autorités Organisatrices de la Mobilité (Régions AuRA et PACA) mèneront des discussions relatives à la substitution routière à mettre en place pendant les périodes d'interruption des circulations ferroviaires nécessaires à la réalisation des travaux.



b. Enjeux spécifiques pour la phase exploitation

Le projet consiste principalement en une remise à niveau des composants de l'infrastructure ferroviaire afin de maintenir l'exploitation de la ligne et son niveau de desserte, de ce fait les enjeux pour la phase exploitation sont faibles.

Néanmoins les études menées dans le cadre du projet permettront d'apporter un éclairage sur :

- Bruit : évaluation des niveaux acoustiques générés par la ligne ferroviaire
- Qualité de l'air : évaluation des émissions générées par la ligne ferroviaire
- Adaptation au changement climatique : impact des opérations de sécurisation des ouvrages en particulier
- Régularité et robustesse de l'exploitation ferroviaire : amélioration de la robustesse des sillons

5. CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

a. L'objectif de la concertation

SNCF Réseau souhaite associer le public dans le cadre d'une concertation préalable réalisée sur le fondement de l'article L.121-16 du code de l'environnement pour instaurer un dialogue ouvert sur le projet. Le maître d'ouvrage associera les acteurs des territoires concernés par le projet à la préparation de la concertation.

La concertation permettra :

- De présenter le projet auprès des acteurs concernés (habitants, riverains, usagers, associations d'usagers, associations environnementales, acteurs socio-économiques, etc.)
- De recueillir leurs avis sur l'opportunité du projet et ses objectifs
- De partager les informations relatives, au calendrier et à l'organisation du chantier
- De prévenir et limiter autant que possible les impacts sur la vie quotidienne, notamment en matière de circulation, de bruit, de poussière
- De recueillir les observations et besoins locaux afin d'ajuster, lorsque cela est possible, les conditions de réalisation des travaux
- D'accompagner les Autorités Organisatrices de la Mobilité sur l'anticipation des besoins de dispositifs de substitution prévus pendant les périodes d'interruption du trafic ferroviaire
- D'échanger sur les dispositifs d'information et de communication auprès du public à mettre en place pendant les travaux
- De partager les ambitions de performance environnementale

b. Le dispositif de concertation

La concertation préalable sera organisée du 15 septembre 2026 au 15 octobre 2026. Afin que le public puisse s'informer sur le projet, le maître d'ouvrage mettra à disposition du public :

- Un site internet qui présentera le projet, les modalités de la concertation et qui permettra le dépôt d'avis



- Un dossier de concertation synthétique et pédagogique qui présentera le projet, les modalités de concertation et de dépôt d'avis
- Un mail de contact

Ce dispositif d'information sera complété par un plan de communication dédié, visant à assurer la meilleure diffusion possible de la tenue de la concertation conformément à l'article L.121-1- du code de l'environnement. Des supports adaptés seront produits, afin de permettre au public d'être clairement informé des modalités, du calendrier et des objectifs de la démarche.

L'ensemble de ces actions garantira une visibilité large et accessible de la concertation auprès des habitants et des acteurs du territoire.

Le recueil des avis et contributions du public pourra se faire via :

- Le formulaire d'avis en ligne disponible sur le site internet de la concertation
- Un mail de contact
- Par courrier à l'adresse :

SNCF Réseau, Direction Régionale Auvergne-Rhône-Alpes
Concertation Projet ligne des Alpes phase 2
78 rue de villette, 69003 Lyon

c. Les suites de la concertation

L'ensemble des observations, questions et propositions recueillies au cours de la concertation préalable fera l'objet d'une analyse approfondie par le maître d'ouvrage. Les enseignements issus de cette phase de dialogue seront intégrés au dossier d'étude d'impact pour préciser les mesures à mettre en place pour Eviter, Réduire et Compenser les nuisances liées au projet. Les contributions retenues seront explicitement reprises dans les sections appropriées du dossier et mentionnées dans le bilan de la concertation.

Ce bilan de la concertation sera publié dans les trois mois suivants la clôture de la concertation. Ce bilan sera rendu public sur le site internet du maître d'ouvrage

d. Contact

En complément de la page internet dédiée au projet, le maître d'ouvrage se tient à la disposition du public via l'adresse mail suivante :

contact.aura@sncf.fr