

Edition : 10 avril 2025 P.16  
 Famille du média : PQR/PQD (Quotidiens régionaux)  
 Périodicité : Quotidienne  
 Audience : 879000



Journaliste : Frédéric Thiers  
 Nombre de mots : 1135

**Saint-Jean-de-Maurienne**

# La future gare internationale désormais sur la bonne pente

Elle sera opérationnelle en partie en 2030 (c'est dans cinq ans seulement), et totalement en 2033, pour la mise en service du tunnel de base de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin. Derrière, une autre échéance se profile, mais sans date, celle des accès français.

Mardi soir se tenait au théâtre Gérard-Philipe une réunion publique dite de participation citoyenne, consacrée à la future gare internationale de Saint-Jean-de-Maurienne. Le projet, réalisé par le cabinet d'architecture Richez associés, est maintenant bien ficelé, même si des éléments précis en avaient déjà été divulgués dès le 3 décembre 2024, lors de la réunion publique annuelle que la Ville et Telt consacrent au chantier du Lyon-Turin.

Que sait-on de plus aujourd'hui ? D'abord, le concept de "gare jardin" demeure, avec un bâtiment en forme approximative de cloître, implanté côté sud de la ligne actuelle. Ensuite, une bonne partie du travail des architectes a été de composer avec la pente. Le rez-de-chaussée de la future gare, par lequel entreront les voyageurs, sera à six mètres au-dessous du niveau des voies, auxquelles on accèdera par des escaliers et des ascenseurs. La gare routière elle-même, placée au sud immédiat de la gare ferroviaire, sera quatre mètres plus haut ; on franchira la dénivellation par un escalier, un chemin piéton en pente pour ceux qui traîneront des



Tommaso Bellucci, l'un des deux architectes du cabinet Richez associés, présente les fonctionnalités de la future gare internationale. Photo Le DL/FT.

valises à roulettes, et un autre, en pente plus douce, spécialement aménagé pour les personnes à mobilité réduite.

Le bâtiment sera ouvert sur le centre-ville bien sûr, mais aussi sur le quartier du Moulin-des-Prés, qui disposera d'une entrée. Le passage souterrain entre les deux parties de la ville sera accessible en permanence, même lorsque la gare sera fermée.

**Des évolutions attendues au fil des ans et des décennies**

Voilà pour le très pratique. Mais quelle philosophie sous-tend la conception de ce bâtiment ? « Il sera évolutif, adapté au fort trafic de l'hiver et à celui, plus quotidien, d'avril à décembre », explique Laura

Vasseur, de la direction "construction" de Tunnel euralpin Lyon-Turin.

L'évolution fonctionne aussi sur le long terme. Car les jours du pôle d'échanges multimodal actuel, dit transitoire, sont comptés : il se situe sur l'emprise des voies nouvelles. La nouvelle gare le remplacera en 2030, dans une première version. En 2033, à l'ouverture du tunnel de base, elle prendra pleinement son statut international, puisque la plupart des trains transfrontaliers entreront en France ou en sortiront par Saint-Jean-de-Maurienne ; police aux frontières et douane y seront implantées.

À cette date, on aura peut-être une idée plus précise du calendrier des "accès français", la liaison par voie nouvelle entre Lyon/Saint-Exupé-

ry et Saint-Jean-de-Maurienne. Elle jaillira de sous le stade Pierre-Rey pour rejoindre, côté ville, la gare, qui se parera alors d'une extension, sous la forme « d'un parvis et une nouvelle entrée », résume Tommaso Bellucci, architecte. Et un accès aux quais de la voie nouvelle qui se situeront, à quelques dizaines de centimètres près, au même niveau que ceux de la ligne historique. Aujourd'hui, on ne sait pas s'il faut, pour cette ultime étape parler de 2045, ou 2050, ou...

Quoi qu'il en soit, pour Michele Circella, autre architecte de l'équipe, « il fallait déjà un bâtiment à identité forte dès 2030 ». IL ne s'agit pas de remplacer le centre-ville. La gare est plutôt à son service que l'inverse, mais reste, com-

**L'info en + ► Pas d'ascenseur vallée à proximité**

À Pierre Deléglise (Transalpes) qui demande si l'implantation d'un "ascenseur valléen" (téléphérique par exemple) vers les stations des Sybelles a été prise en compte dans la conception de la gare, le maire Philippe Rollet indique que le départ d'une telle liaison a plutôt des chances de se retrouver « à mi-pente ». Et pour plusieurs raisons.

Un tel téléporté suppose la construction d'un parking pour plusieurs centaines de voitures, ce qui serait très consommateur d'espace. Ensuite se pose le problème du survol des parcelles. Pour les remontées mécaniques en station, ça n'est pas un problème, la loi l'autorise assez simplement. Mais là, ce serait beaucoup plus compliqué : il faudrait obtenir l'autorisation de tous les propriétaires concernés, et il n'est pas question de procéder par déclaration d'utilité publique contre les récalcitrants, la liaison ne pourrait pas être considérée comme un réseau de transport public.

me dans toute ville, un repère. Et aussi un lieu de ressources : les architectes ont prévu, au-dessus des voies, une "salle Telt", sorte de belvédère intérieur, ouverte à tous les usages, par exemple pour des événements publics.

● Frédéric Thiers

## Questions et réponses

**Que deviendra l'actuel centre de secours ?**  
 À l'horizon 2030, les sapeurs-pompiers disposeront d'une nouvelle caserne, à l'entrée nord de la ville. L'actuelle n'est pas impactée par la construction de la nouvelle gare "version 2030", mais le sera par la version définitive. Pour la mairie, impossible de laisser ce bâtiment vide pour une durée indéterminée. Selon Philippe Rollet, « on est

dans une discussion pour un rachat [par Telt] et une démolition ».  
**Les parkings seront-ils payants ?**  
 « A priori non », répond Remy Laville (Telt). Mais ce sera à Telt, exploitant de la gare, d'en décider. « Plus on aura de places gratuites, mieux ça sera », insiste Philippe Rollet. Les parkings actuels le long de la rue Nicolas-Martin seront conservés.

**Comment participer à la concertation ?**  
 La future gare, « projet ambitieux au service des mobilités et des territoires de la vallée », fait l'objet d'une plaquette très complète. Des questionnaires doivent être mis en ligne sur le site de Tunnel euralpin Lyon-Turin, et seront disponibles sous forme papier en mairie et à l'office de tourisme.  
**Quelles autorisations à**

**obtenir ?**  
 « On va déposer un permis de construire », répond Remy Laville. Le projet étant plutôt moins impactant que celui prévu à l'origine (très aérien, avec une arrivée sur les quais à partir d'un niveau R + 2), les autorisations déjà obtenues dans le cadre de la déclaration d'utilité publique suffisent. Quelques autorisations administratives restent à compléter, notamment au

titre de la loi sur l'eau.  
**Une voirie supplémentaire au Moulin-des-Prés ?**  
 Des riverains s'inquiètent. Sur les plans, une nouvelle voie semble se dessiner, devant l'entrée de la gare côté Moulin-des-Prés, le long de la voie existante. En fait, non. Il y aura une desserte de la gare, nécessaire aux besoins des services publics (police, douane, accès pompiers), mais c'est tout.