



La Gare Internationale de Saint-Jean-de-Maurienne

Un projet *ambitieux*
au service des mobilités
et des territoires
de la vallée



Édito	3
1. Historique et contexte du projet	4
1.1 Un pôle multimodal historique et stratégique	4
Une nécessité stratégique et européenne	5
Un projet structurant pour la Maurienne	5
1.2 Les enjeux du projet	5
Une réponse à l'évolution des besoins de transport	6
Un levier pour l'attractivité et le dynamisme du territoire	5
Une infrastructure intégrée aux enjeux de mobilité durable	5
2. Les besoins d'aujourd'hui et de demain	6
2.1 Diagnostic actuel : pourquoi construire une nouvelle gare à Saint-Jean-de-Maurienne ? ..	7
2.2 Les objectifs fixés pour la nouvelle gare	7
Un projet au service des mobilités de demain	7
Une mobilité fluide et interconnectée	7
Une gare intégrée au cœur du territoire	7
3. Le projet de la gare internationale	8
3.1 Le concept architectural	8
Une insertion urbaine harmonieuse	8
Caractéristiques du bâtiment et des espaces extérieurs	8
Une gare-jardin, symbole d'une architecture durable et intégrée	9
3.2 L'organisation fonctionnelle	10
La zone des guichets	10
Le fonctionnement en basse saison	10
Le contrôle et le filtrage des voyageurs	11
Les zones d'attente	11
3.3 La gestion des mobilités (bâtiment voyageurs)	12
Le parcours voyageur	12
Le parcours du personnel	13
3.4 La gestion des mobilités (Pôle d'Échanges Multimodal)	14
Les transports motorisés : véhicules légers, bus, car, taxi et VTC	14
Les modes doux (piétons, vélos)	14
3.5 La gare routière	14
4. Le programme de transformation	16
Trois étapes majeures	16
5. La mise en œuvre et les étapes du projet	17
Calendrier prévisionnel	17
6. Participation citoyenne et concertation	18
6.1 Les dispositifs mis en œuvre	18
Les réunions publiques	18
Les questionnaires en ligne	18
6.2 Les résultats attendus de cette démarche participative	19
Conclusion : Une gare pour tous les usages	19

éditorial

Dans le cadre du projet de la liaison ferroviaire transfrontalière Lyon-Turin, TELT (Tunnel Euralpin Lyon-Turin) poursuit la construction de deux nouvelles gares internationales, l'une située en Italie dans la plaine de Suse, et l'autre en France, à Saint-Jean-de-Maurienne.

Ces infrastructures s'inscrivent pleinement dans les ambitions européennes de modernisation et de renforcement des connexions ferroviaires, en facilitant les échanges entre les territoires et en favorisant une mobilité plus durable.

Conçues pour répondre aux exigences du transport multimodal, ces gares joueront un rôle stratégique dans l'organisation des flux ferroviaires à l'échelle locale, nationale et internationale. Elles permettront d'assurer la desserte des trains à grande vitesse, des liaisons régionales et des services de fret, contribuant ainsi à une meilleure répartition des trafics et à la fluidité des déplacements entre la France et l'Italie.

« Elle accompagnera le développement du territoire en améliorant la desserte locale et régionale tout en s'intégrant dans un réseau ferroviaire européen modernisé. »

À Saint-Jean-de-Maurienne, la future gare internationale sera un point d'interconnexion majeur entre la ligne historique et la ligne nouvelle. Son architecture a été pensée pour répondre aux enjeux environnementaux et aux spécificités du territoire local. Plusieurs principes structurants ont guidé sa conception :

- Une compacité urbaine optimisée, permettant une intégration harmonieuse au tissu existant et limitant l'empreinte au sol de l'infrastructure ;
- Une approche paysagère valorisant son implantation en fond de vallée, avec un bâtiment voyageurs conçu comme une gare-jardin largement ouverte sur les montagnes environnantes, maximisant l'apport de lumière naturelle et favorisant le confort des usagers ;
- Une lisibilité renforcée des parcours voyageurs, avec une organisation claire des espaces, une accessibilité optimisée et une place importante accordée aux mobilités douces, facilitant les déplacements au sein du pôle d'échange multimodal.

En tant que porte d'entrée du tunnel transfrontalier, la gare internationale de Saint-Jean-de-Maurienne constitue un élément clé du projet Lyon-Turin. Elle accompagnera le développement du territoire en améliorant la desserte locale et régionale tout en s'intégrant dans un réseau ferroviaire européen modernisé. Avec la construction de cette nouvelle gare, TELT réaffirme son engagement en faveur d'une mobilité durable et performante, au service des usagers et des territoires traversés.

1

Un pôle multimodal historique et stratégique

Le projet de construction de la nouvelle gare de Saint-Jean-de-Maurienne s'inscrit dans le cadre du développement de la liaison ferroviaire transfrontalière Lyon-Turin, un projet d'infrastructure majeur destiné à renforcer les connexions entre la France et l'Italie. Ce projet s'appuie sur la création d'une nouvelle ligne mixte (voyageurs et fret) de 270 km, dont environ 70 % en tunnel, reliant les réseaux ferroviaires français et italiens.

1.1 Un pôle multimodal historique et stratégique

Une nécessité stratégique et européenne

Dès les années 1990, la volonté d'améliorer les liaisons ferroviaires entre la France et l'Italie a conduit à des études de faisabilité pour un nouvel axe ferroviaire à grande capacité. L'objectif principal est d'abord de réduire la saturation des infrastructures existantes, en particulier pour le transport de marchandises, et de favoriser le report modal de la route vers le rail, contribuant ainsi aux objectifs climatiques européens.



En 2001, un accord entre la France et l'Italie officialise le lancement des études pour le projet Lyon-Turin. En 2012, alors que l'Union européenne classe le projet parmi les priorités du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), confirmant son rôle stratégique pour la mobilité européenne, la section transfrontalière est confiée en 2015 à TELT (Tunnel Euralpin Lyon-Turin), maître d'ouvrage binational.

Un projet structurant pour la Maurienne

La vallée de la Maurienne, traversée par la ligne historique entre Modane et Chambéry, représente un point clé du projet. Saint-Jean-de-Maurienne, située à la jonction entre l'actuelle ligne et la future ligne nouvelle, a été choisie pour accueillir une gare internationale permettant d'assurer l'interconnexion des différents services ferroviaires et de transports multimodaux.

Avec l'ouverture du tunnel de base du Mont-Cenis, la nouvelle gare de Saint-Jean-de-Maurienne deviendra un pôle d'échange multimodal stratégique, connectant la ligne historique aux trains à grande vitesse, aux liaisons régionales et aux trains de marchandises, puis aux trains de voyageurs entre la France et l'Italie au sein du corridor méditerranéen du réseau de transport RTE-T.



1.2 Les enjeux du projet

Une réponse à l'évolution des besoins de transport

À travers cette infrastructure, le projet Lyon-Turin franchit une nouvelle étape vers une mobilité plus performante, durable et adaptée aux enjeux du XXI^e siècle. Dès l'ouverture en 2030, et même avant le lancement à plein régime du réseau grande vitesse, la fréquentation de la gare connaîtra une hausse significative, liée aux développements des liaisons à grande vitesse offerts par plusieurs transporteurs, des services régionaux de transport et du fret ferroviaire.

Cette nouvelle infrastructure est donc conçue pour répondre à cette évolution en garantissant fluidité, accessibilité et qualité de service pour les usagers.

Un levier pour l'attractivité et le dynamisme du territoire

Au-delà de son rôle de pôle multimodal, la gare constitue un moteur de développement économique et touristique pour la vallée de la Maurienne et les paysages alpins environnants. En améliorant la connectivité de la région, elle participera également à l'essor des activités économiques locales, notamment dans les secteurs du tourisme, du commerce et des services attirant un afflux de visiteurs nouveaux.

Une infrastructure intégrée aux enjeux de mobilité durable

Conçue selon une approche environnementale innovante, la nouvelle gare s'inscrit dans une vision de mobilité intermodale et durable. Son aménagement privilégie l'accessibilité aux transports en commun, aux modes doux et aux solutions de mobilité partagée, garantissant une connexion fluide entre les différents moyens de transport offerts. Elle contribue également aux objectifs européens de réduction de l'empreinte carbone en favorisant un report modal de la route vers le rail, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

Les besoins d'aujourd'hui et de demain

Chaque année, 44 millions de tonnes de marchandises traversent l'arc alpin occidental et, actuellement, plus de 90 % d'entre elles transitent par la route. L'objectif de l'Union européenne, pour le transfert modal, est de faire transiter au moins la moitié de ces marchandises par la nouvelle ligne Lyon-Turin. En outre, 5 millions de voyageurs sont attendus chaque année.

La transformation de la ligne de montagne en chemin de fer de plaine permettra d'économiser 40 % de l'énergie, ce qui rendra le transport ferroviaire plus compétitif, avec un bénéfice significatif pour l'environnement des vallées alpines.

2.1 Diagnostic actuel : pourquoi construire une nouvelle gare à Saint-Jean-de-Maurienne ?

L'analyse des infrastructures actuelles met en évidence plusieurs défis nécessitant une modernisation en profondeur :

> Une fréquentation en forte augmentation :

L'ouverture du tunnel de base du Mont-Cenis, ainsi que le développement des liaisons à grande vitesse, entraîneront une croissance significative du nombre de voyageurs et du trafic ferroviaire. Le PEM Transitoire actuel ne dispose pas des capacités suffisantes pour absorber ces flux à long terme et a été conçu pour pérenniser l'accueil des voyageurs en toute sécurité pendant le phasage des travaux à l'échelle du bassin de Saint Jean de Maurienne ;

> Des infrastructures actuelles sous-

dimensionnées : La gare existante, conçue pour un usage régional et national limité, et reprenant les fonctionnalités de la gare historique existante déconstruite depuis, ne permet pas de répondre aux exigences techniques et logistiques du projet Lyon-Turin. Une modernisation complète est nécessaire pour assurer l'efficacité des correspondances et l'accueil des trains dans des conditions optimales ;

> Un déséquilibre des usages : L'organisation actuelle des espaces limite les déplacements entre les différentes zones de la gare, notamment pendant les périodes de pointe neige.

L'absence d'un pôle d'échange multimodal nuit à l'interconnexion entre les différents modes de transport, pouvant constituer un frein au développement d'une mobilité fluide et durable et aux enjeux d'avenir de la nouvelle ligne avec l'arrivée à terme des accès français depuis Lyon.

2.2 Les objectifs fixés pour la nouvelle gare

La construction de la nouvelle gare de Saint-Jean-de-Maurienne vise à anticiper les besoins futurs en proposant une infrastructure modernisée et adaptée aux nouveaux flux de voyageurs comme de marchandises.

Un projet au service des mobilités de demain

Cette nouvelle infrastructure a pour ambition d'optimiser les circulations, d'améliorer l'accessibilité et de s'intégrer dans le tissu urbain et paysager de la vallée de la Maurienne mais aussi à l'échelle du grand paysage mauriennais.

Une mobilité fluide et interconnectée

L'un des enjeux majeurs de cette nouvelle gare est d'assurer une fluidité optimale des déplacements en facilitant les correspondances entre les différents modes de transport.

L'aménagement prévoit ainsi :

- > Une intermodalité renforcée, permettant une connexion rapide et intuitive entre les trains nationaux et internationaux, les bus urbains, les cars régionaux, les modes doux (vélos, piétons) et les solutions de mobilité partagée ;
- > Une optimisation des parcours voyageurs, garantissant une organisation claire des flux et des espaces d'attente adaptés aux différents usages ;
- > Une signalétique efficace et lisible, simplifiant l'orientation des usagers et favorisant des déplacements fluides et sécurisés.

Une gare intégrée au cœur du territoire

Au-delà de son rôle de pôle multimodal, la gare doit également préserver la continuité urbaine en maintenant une connexion transparente entre les différents quartiers de Saint-Jean-de-Maurienne.



Le projet de la gare internationale



3.1 Le concept architectural

Infrastructure emblématique du projet Lyon-Turin, la future gare de Saint-Jean-de-Maurienne se distingue par un concept architectural alliant fonctionnalité, intégration urbaine et valorisation du cadre paysager.

Située à la croisée des faisceaux ferrés, elle symbolise la porte d'entrée et l'accès à une infrastructure transfrontalière, l'entrée principale vers la ville, le point d'accès entre la ligne ferroviaire historique et la future ligne nouvelle, tout en jouant un rôle clé sur l'axe international Lyon-Turin. À travers une approche novatrice et respectueuse de son environnement, cette nouvelle gare incarne un modèle exemplaire pour les déplacements futurs des personnes à l'échelle locale et continentale.

Une insertion urbaine harmonieuse

L'aménagement de la nouvelle gare repose sur plusieurs principes :

- > **Une compacité urbaine optimisée**, limitant l'emprise au sol et favorisant une intégration harmonieuse avec le tissu existant ;
- > **Une ouverture sur la ville**, garantissant des liaisons inter-quartiers fluides et une accessibilité renforcée pour tous ;
- > **Une cohérence architecturale et paysagère**, respectant l'identité locale et offrant une continuité esthétique avec les aménagements environnants ;
- > **L'utilisation de matériaux durables, nobles et locaux** : pierre, bois, métal et verre composent une architecture qui dialogue avec son environnement naturel.

Caractéristiques du bâtiment et des espaces extérieurs

La gare ambitionne d'être un lieu de vie attractif et convivial. Le bâtiment voyageur a été conçu pour conjuguer efficacité, lisibilité et confort d'usage. Son architecture privilégie :



> **Une organisation fonctionnelle des espaces**, facilitant l'orientation des voyageurs grâce à une circulation intuitive et une signalétique claire ;

> **Une structure lumineuse et ouverte**, maximisant l'éclairage naturel et les vues sur le paysage alpin, et des espaces publics accueillants, intégrant des zones d'attente confortables, des commerces et des services adaptés aux besoins des usagers tout en s'adaptant à la double saisonnalité des flux (été/hiver) ;

> **Une accessibilité universelle**, intégrant des cheminements fluides pour tous les usagers, y compris les personnes à mobilité réduite, avec des ascenseurs, rampes et équipements facilitant l'accès aux quais et aux services, et des dispositifs pour les personnes malvoyantes et malentendantes.

Les espaces extérieurs seront aménagés, offrant des zones de détente, des cheminements piétons et cyclables sécurisés ainsi qu'une connexion harmonieuse avec l'environnement naturel et urbain.

Une gare-jardin, symbole d'une architecture durable et intégrée

Véritable signature architecturale, la gare-jardin traduit la volonté de faire de cette infrastructure un lieu ancré dans son territoire et en harmonie avec son environnement. Ce concept repose sur :

- > **Un dialogue entre architecture et paysage**, avec un bâtiment qui s'ouvre sur les montagnes et s'intègre dans son cadre naturel. Les quais surélevés offrent une vue panoramique sur les cimes alpines ;
- > **Une végétalisation des espaces**, favorisant la biodiversité et le confort thermique, tout en réduisant l'empreinte écologique du projet ;
- > **Un aménagement paysager structurant**, offrant des espaces de respiration au sein de la gare, contribuant ainsi à améliorer l'expérience des usagers ;
- > **Une performance énergétique renforcée**, grâce à l'optimisation de l'ensoleillement et à l'usage de matériaux durables.

Le contrôle et le filtrage des voyageurs

La configuration des flux au sein de la gare a été conçue pour permettre la mise en place d'un filtrage des voyageurs. Ces contrôles sont liés exclusivement au passage des frontières. Seuls les trains en provenance d'Italie avec arrêt en gare de Saint-Jean-de-Maurienne et ceux partant de Saint Jean à destination de l'Italie seraient concernés.

CIRCULATIONS FLUIDES

Les schémas de flux garantissent un contrôle rapide sans perturber les autres circulations pendulaires des usagers du quotidien.

Les zones d'attente

Le confort des espaces voyageurs de la gare est principalement assuré par une gestion optimisée de la ventilation naturelle. Cependant, pour garantir un confort optimal, notamment en hiver, deux espaces d'attente chauffés et climatisés sont prévus : l'un au niveau N00, situé près de la circulation menant aux quais direction Turin, et l'autre au niveau N02, à proximité d'un espace réservé pour une éventuelle coque dédiée à du commerce ou des services complémentaires offerts aux voyageurs.

CONFORT CLIMATIQUE

Espaces d'attente confortables, chauffés et climatisés prévus aux niveaux stratégiques d'accès au hall voyageurs et aux quais niveau N02.

MODULARITÉ

Les espaces peuvent être réaménagés pour répondre aux évolutions de la fréquentation.

« Pour garantir un confort optimal, notamment en hiver, deux espaces d'attente chauffés et climatisés sont prévus. »

3.3 La gestion des mobilités (bâtiment voyageurs)

L'organisation des circulations au sein du bâtiment voyageurs garantit une expérience fluide et intuitive pour les usagers, tout en assurant des parcours distincts et optimisés pour le personnel en gare. Les espaces ouverts et lumineux facilitent l'orientation des voyageurs, avec des accès clairs aux quais et aux services essentiels. En parallèle, un système de circulation indépendant est mis en place pour le personnel, structuré autour de deux noyaux équipés d'escaliers et d'ascenseurs, garantissant efficacité et flexibilité d'accès.

Le parcours voyageur

Le bâtiment, ouvert et lumineux, met en valeur les circulations grâce à un espace à triple hauteur où escaliers fixes et ascenseurs vitrés sont visibles dès l'entrée permettant de faciliter l'orientation des usagers dès leur entrée en gare.

Les services essentiels (guichets, sanitaires, commerces éventuels) sont regroupés au niveau de l'entrée (N00), facilitant cette orientation. De là, les voyageurs accèdent aux quais direction Lyon (N02) via les escaliers ou les ascenseurs PMR.

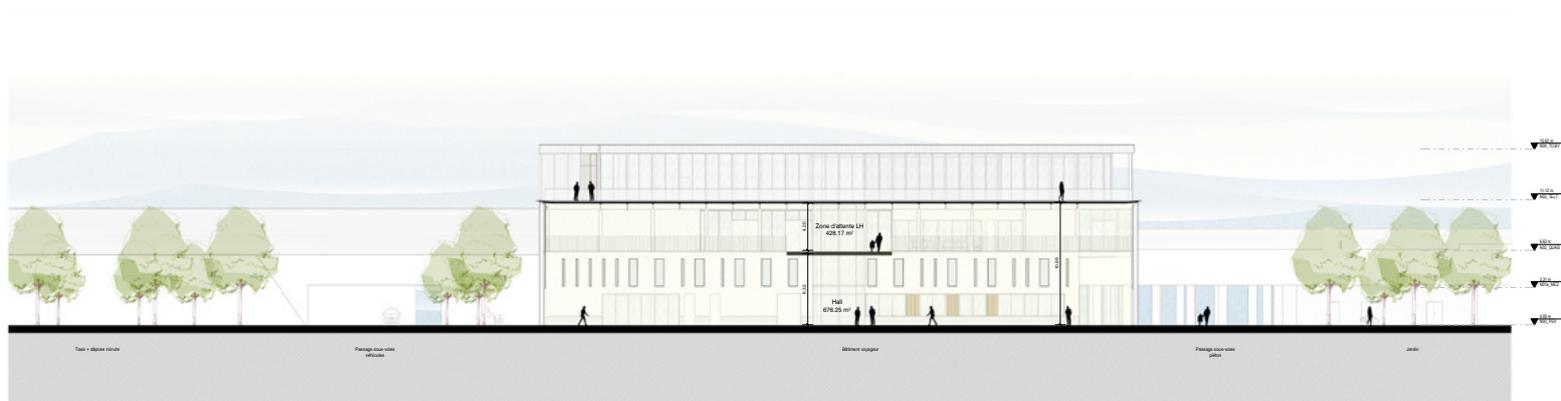
En phase 3, une double passerelle en lien avec l'auvent déployé en phase 1 reliera les quais internes de la LH et de la LN. Pour les quais direction Turin, l'accès s'effectuera par un escalier ou un ascenseur situés dans l'ouvrage sous-voie du bâtiment voyageur, dont l'ensemble restera fermé la nuit.

CLARTÉ ET LISIBILITÉ

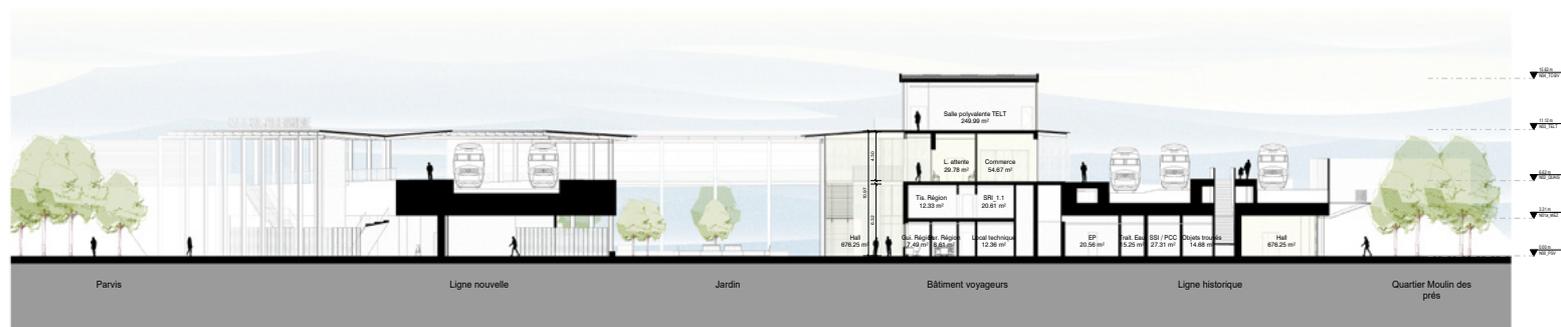
Le bâtiment offre une vitrine depuis l'extérieur, grâce à sa façade déportée, qui met immédiatement en évidence un parcours clair et immédiat pour les voyageurs et les usagers de la gare. Les escaliers fixes et ascenseurs vitrés apparents structurent les circulations verticales que les voyageurs peuvent apprécier d'un coup d'œil par leur mise en scène.

ACCESSIBILITÉ

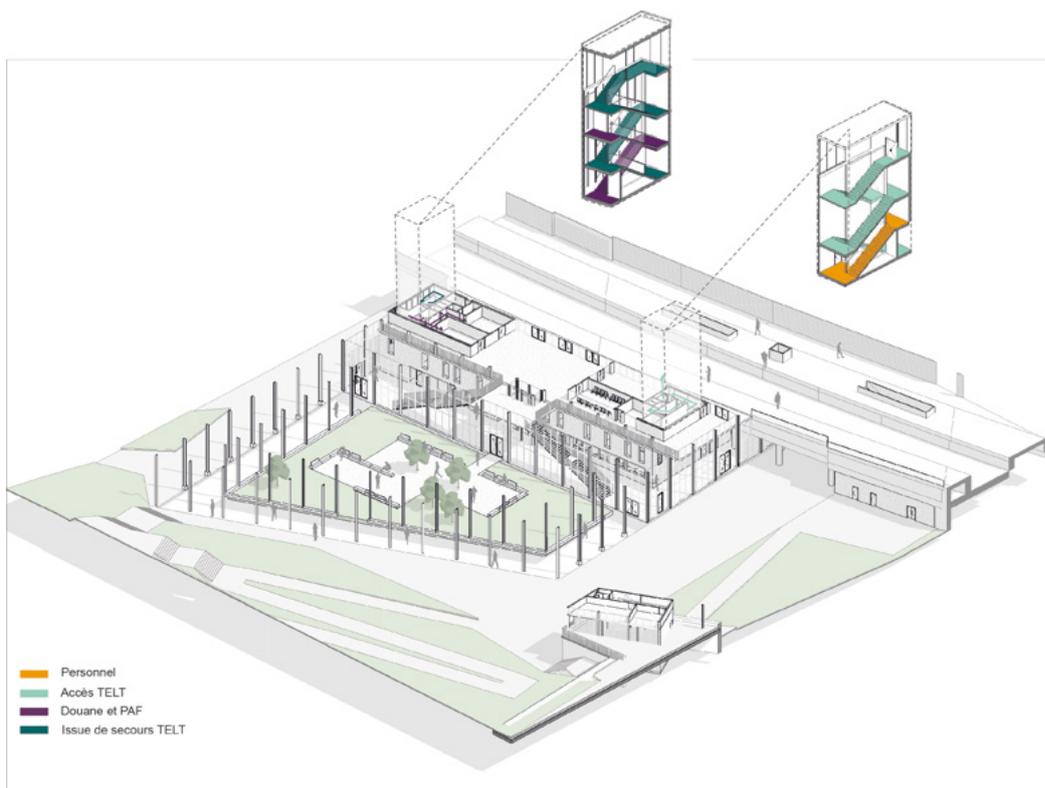
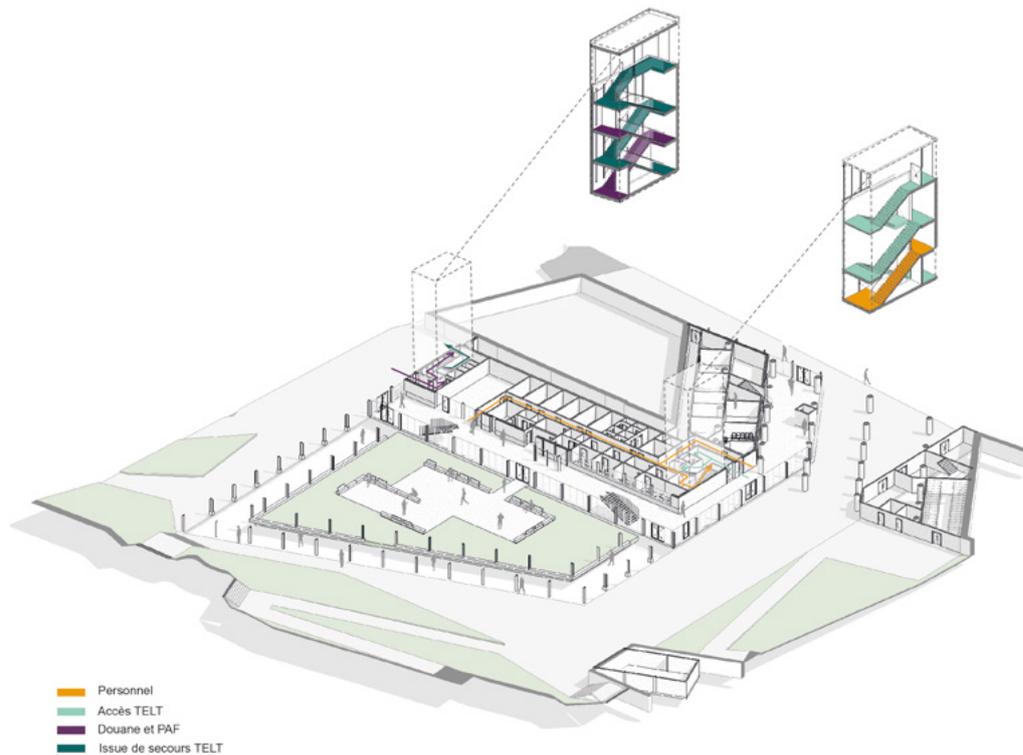
Parcours adaptés aux PMR, avec des accès directs par ascenseur entre le hall et le niveau des quais.



Coupe 02 - Longitudinale



Coupe 04 - Transversale Phase 03



Le parcours du personnel

Le système de circulation réservé au personnel repose sur deux « noyaux » situés aux extrémités du bâtiment. Chaque noyau est équipé d'un double escalier complété par un ascenseur. L'escalier de ce noyau peut également être utilisé par le public en basse saison pour accéder au quai direction Lyon.

CIRCULATIONS INDÉPENDANTES
Noyaux nord et sud équipés de doubles escaliers et d'ascenseurs.

FLEXIBILITÉ D'ACCÈS
Le personnel peut utiliser ces circulations comme issues de secours.

3.4 La gestion des mobilités (Pôle d'Échanges Multimodal)

L'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) vise à optimiser la gestion des flux tout en favorisant des mobilités durables. La séparation des circulations entre transports en commun et véhicules privés garantit une organisation efficace et sécurisée. Par ailleurs, la conception des espaces extérieurs privilégie les modes doux, avec des aménagements dédiés aux piétons et aux cyclistes, réduisant ainsi l'empreinte des voiries au profit d'espaces végétalisés et conviviaux.

Les transports motorisés : véhicules légers, bus, car, taxi et VTC

L'organisation des flux véhicules est guidée par le scénario d'organisation fonctionnel du PEM retenu. Cette configuration permet de séparer et gérer de façon indépendante les transports en commun des flux privés (VL, taxi, VTC).

ORGANISATION DES FLUX

Séparation des flux entre transports en commun (bus urbains, cars régionaux) au sud et véhicules légers (VL, taxis, VTC) au nord.

STATIONNEMENTS

Parkings longue durée (66 places extensibles) et courte durée (23 places).

Les modes doux (piétons, vélos)

Dans la conception des espaces extérieurs, la place dédiée aux voiries et surfaces en enrobé est optimisée et réduite au maximum en faveur des parvis et des zones végétalisées. Cette approche permet de favoriser les flux piétons et vélos et de réduire les surfaces imperméabilisées.

AMÉNAGEMENT CYCLABLE

Consigne fermée et arceaux à vélos près du bâtiment voyageurs.

PRIORITÉ AUX PIÉTONS

Zones dédiées et réduction des surfaces imperméabilisées.

3.5 La gare routière

Située de part et d'autre de la rue de la Bastille, et aménagée sur le modèle de l'actuel PEM transitoire, la gare routière est conçue pour assurer une connexion fluide avec le bâtiment voyageurs.

Les dix quais en terminus, couverts par un auvent, sont aménagés du côté de la ligne nouvelle, permettant un accès direct et sécurisé sans traversée de voirie.

Un édicule dédié à l'exploitant est implanté à proximité du passage sous-voies. Ce bâtiment compact, réparti sur trois niveaux, regroupe les principaux services :

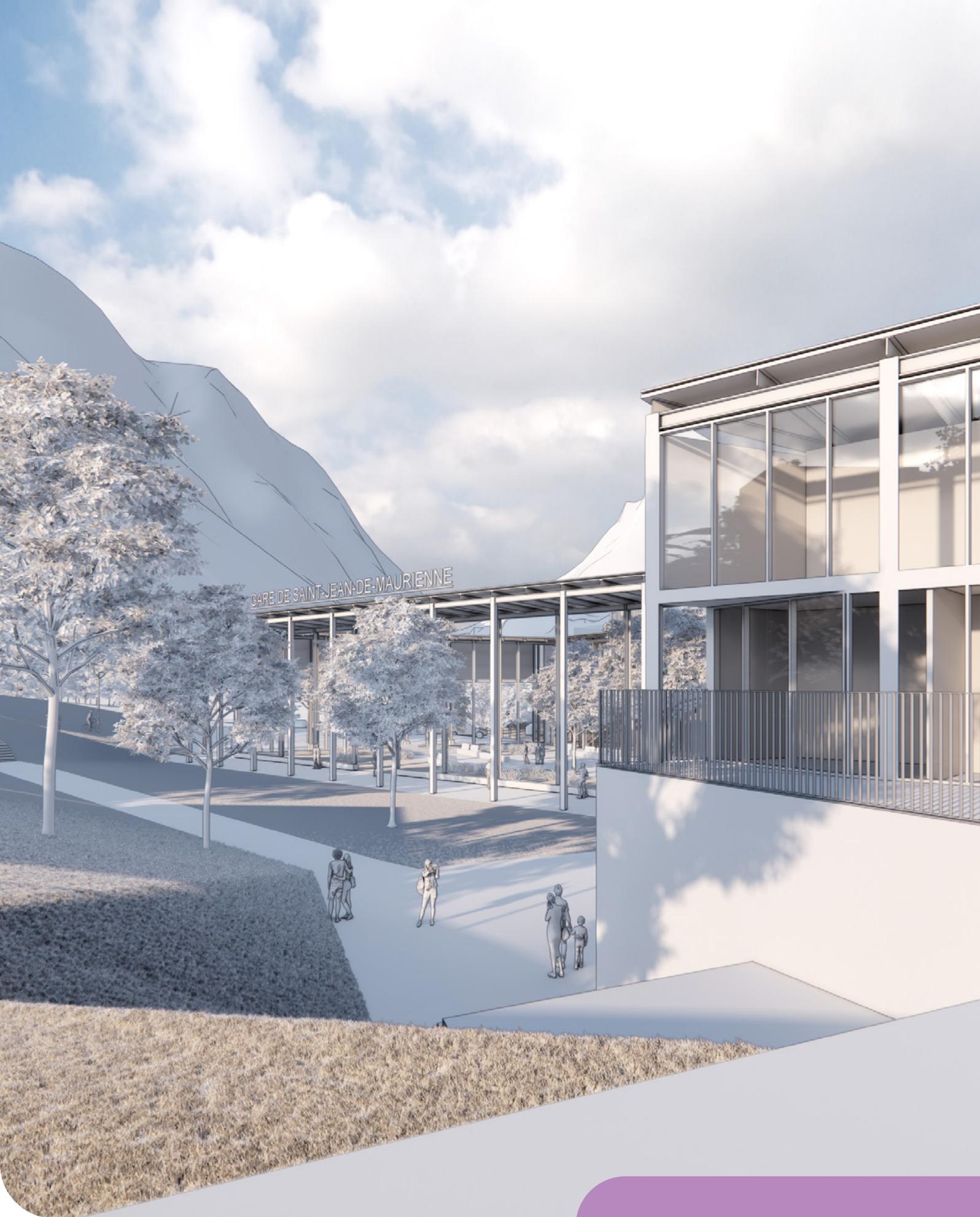
> **Niveau bas** : Situé à l'altitude de l'entrée du bâtiment voyageurs, il accueille un espace bagagerie sécurisé et automatisé ;

> **Niveau intermédiaire** : Connecté aux quais de bus, il comprend les guichets et les sanitaires destinés aux conducteurs ;

> **Niveau haut** : Réservé au personnel, il intègre une salle de pause et un bureau pour le personnel.

Les travaux d'extension de la gare et de construction de la ligne nouvelle entraîneront une modification temporaire des liaisons entre la gare routière et le bâtiment voyageurs. Pendant cette période, un parcours alternatif sera mis en place pour garantir la continuité des déplacements. Un parcours accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) reliera aussi directement la gare routière au quai en direction de Lyon. Un escalier intermédiaire permettra d'accéder au niveau d'entrée de la gare, facilitant ainsi la correspondance avec les trains à destination de Turin. À l'intérieur de la gare, les ascenseurs permettront aux voyageurs PMR de rejoindre les quais en toute autonomie.

« À l'intérieur de la gare et pour se déplacer, des ascenseurs, accessibles y compris aux PMR, sont repérables et permettront de se déplacer aisément afin de rejoindre les quais en autonomie. »



Le programme de transformation

Le projet de transformation de la gare de Saint-Jean-de-Maurienne s'inscrit dans une démarche progressive, structurée en trois phases. De la création des infrastructures essentielles à l'amélioration des espaces voyageurs, jusqu'à l'intégration complète dans les réseaux de transport locaux et internationaux, chaque étape vise à faire de la gare un pôle d'échange multimodal moderne et performant.

TROIS ÉTAPES MAJEURES

La construction de la nouvelle gare est planifiée en trois phases distinctes

Étape 1 (2025) Aménagement des infrastructures principales

Cette phase initiale se concentre sur la mise en place des structures nécessaires au fonctionnement de la gare. Les travaux incluent la création des plateformes ferroviaires, la construction de parois de soutènement, l'installation d'écrans acoustiques, ainsi que la réalisation d'un nouveau viaduc sur l'Arvan. Ces aménagements visent à préparer le terrain pour les opérations ferroviaires futures et à assurer une interconnexion efficace avec les lignes existantes.

Étape 2 (2030) Extension des espaces voyageurs et aménagements paysagers

A cette étape, l'accent sera mis sur l'amélioration de l'expérience des usagers. Les travaux prévoient l'agrandissement et la modernisation des espaces dédiés aux voyageurs, incluant des zones d'attente confortables, des services adaptés et des installations facilitant les correspondances multimodales. Parallèlement, des aménagements paysagers seront réalisés.

Étape 3 (2033) Finalisation des interconnexions locales et internationales

La dernière phase vise à compléter les liaisons entre la nouvelle gare et les réseaux de transport locaux et internationaux. Cela comprend la mise en service des voies ferrées connectant la gare au tunnel de base du Mont Cenis, facilitant ainsi les trajets transfrontaliers entre la France et l'Italie. Des infrastructures supplémentaires seront mises en place pour optimiser les connexions avec les réseaux routiers et les autres modes de transport, renforçant ainsi le rôle de la gare en tant que pôle d'échange multimodal stratégique.

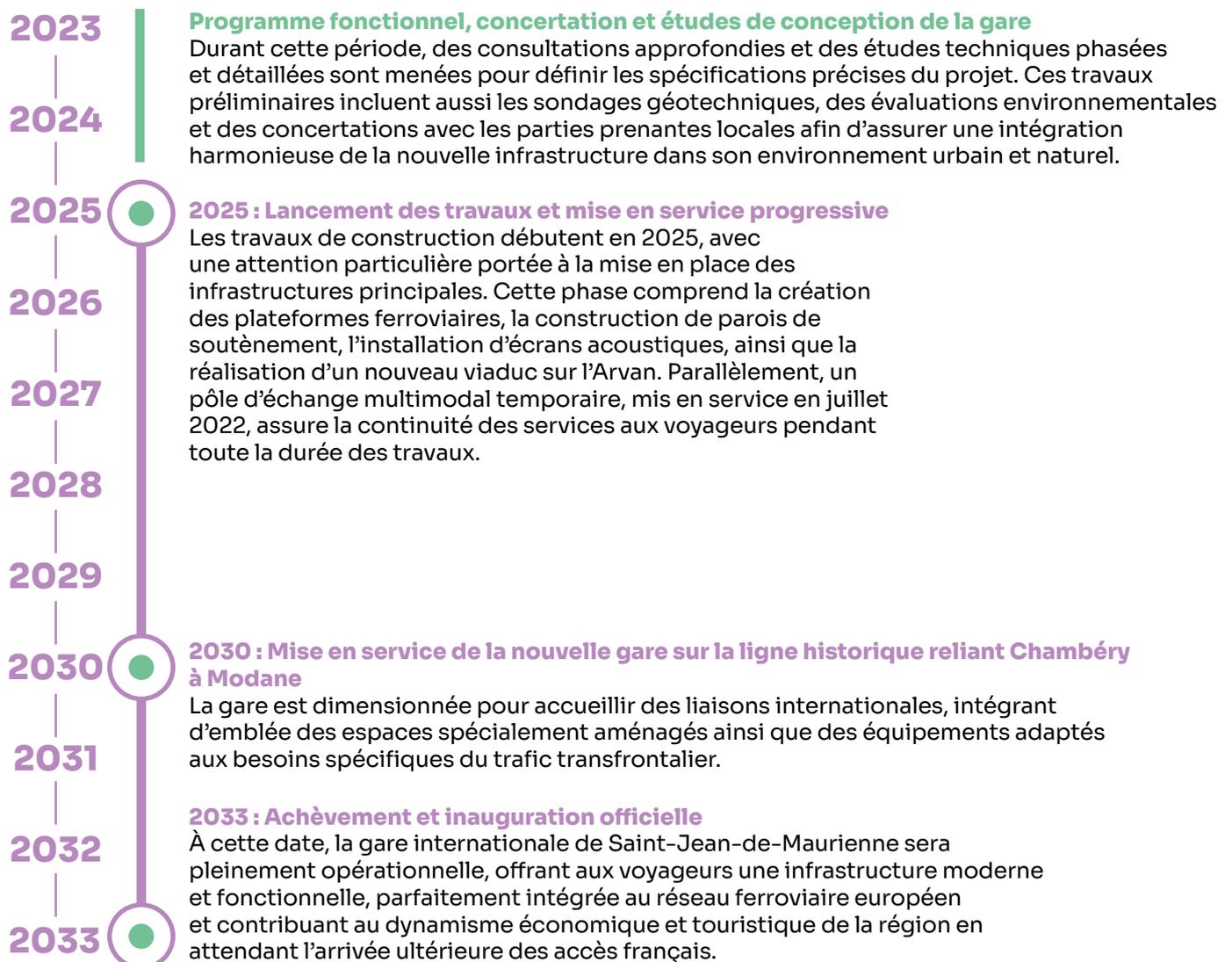
L'achèvement de ces trois phases est prévu pour 2033, date à laquelle la gare internationale de Saint-Jean-de-Maurienne sera pleinement opérationnelle.

La mise en œuvre et les étapes du projet

Le projet de la nouvelle gare internationale de Saint-Jean-de-Maurienne suit un calendrier précis, articulé en plusieurs étapes clés. Après une phase d'études et de concertation en 2023-2024-2025, les travaux débuteront courant 2027.

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL

Le calendrier prévisionnel de la construction de la nouvelle gare internationale de Saint-Jean-de-Maurienne se décline comme suit :



Participation citoyenne et concertation

La participation citoyenne est au cœur du projet de la nouvelle gare internationale de Saint-Jean-de-Maurienne. TELT (Tunnel Euralpin Lyon-Turin) et les autorités locales encouragent activement les riverains et usagers ainsi que les parties prenantes à s'impliquer dans le développement de ce projet structurant.

6.1 Les dispositifs mis en œuvre

Les réunions publiques

Des réunions publiques annuelles sont organisées pour informer le public de l'avancement du projet et recueillir les avis et suggestions éventuels. Ces rencontres offrent un échange direct entre les citoyens, les responsables du projet et les experts techniques de la maîtrise d'œuvre.

Dans ce cadre, une réunion publique conclusive se tiendra le 8 avril afin de présenter le projet de la gare aux habitants et riverains en particulier. Cette réunion permettra de répondre aux questions du public et s'inscrit dans un processus de concertation engagé depuis plusieurs années, qui a permis de recueillir les besoins des différentes parties prenantes.

Les dates et lieux de ces réunions sont communiqués via les canaux officiels de la mairie de Saint-Jean-de-Maurienne et de TELT.

Les questionnaires en ligne

Pour faciliter une participation plus large, des questionnaires en ligne sont mis à disposition. Ces outils numériques permettent à chacun d'exprimer son opinion, de proposer des idées et de signaler des préoccupations spécifiques concernant le projet. Les liens vers ces questionnaires sont disponibles sur les sites officiels de TELT et de la commune.

CONTRIBUEZ À FAÇONNER UN PROJET QUI VOUS RESSEMBLE !

Votre implication est essentielle pour garantir que la future gare réponde aux besoins et attentes de ses futurs utilisateurs. En participant activement aux consultations et en partageant vos perspectives, vous contribuez à la création d'une infrastructure qui reflète les aspirations collectives et s'intègre harmonieusement dans le tissu urbain et environnemental de la région.

Pour rester informé des prochaines étapes du projet consultez régulièrement les sites officiels de TELT et de la mairie de Saint-Jean-de-Maurienne.

6.2 Les résultats attendus de cette démarche participative

En intégrant les suggestions et préoccupations des citoyens dans le respect du projet conçu, l'initiative de dialogue et de concertation vise à offrir à chacun de participer et partager les aspirations du public. Les retours collectés lors des différentes phases de concertation seront analysés et, lorsque cela est pertinent, incorporés dans les plans définitifs, garantissant ainsi la construction d'un projet adapté et accepté par tous. Le bilan de cette concertation sera joint au dossier du permis de construire de la gare, qui sera déposé en 2025.

Cette approche collaborative témoigne de l'engagement des autorités à construire une gare qui soit le fruit d'un effort commun, renforçant le lien entre un projet structurant au service des usagers.

Conclusion : Une gare pour tous les usages

La future gare de Saint-Jean-de-Maurienne, conçue sous le signe de l'innovation et de l'inclusivité, s'affirme comme un véritable carrefour des mobilités au service de tous. Elle devient un espace de connexion, d'échanges et de dynamisme pour les habitants, les voyageurs et les visiteurs.

En plaçant l'accessibilité, le confort et la durabilité au cœur de son projet, la gare de Saint-Jean-de-Maurienne sera un levier essentiel pour le développement économique, touristique et culturel de la région, tout en renforçant le lien entre les territoires.

Ainsi, pensée « pour tous les usages », elle s'impose comme un symbole de modernité et de convivialité, prête à accueillir les défis de demain tout en restant ancrée dans l'identité locale. Elle sera bien plus qu'une gare : un lieu de vie, de rencontres et de découvertes, au service de tous et pour tous.

