

# A Saint-Denis, un pont géant va enjamber les voies ferrées



Projet de franchissement Pleyel, conçu par l'architecte Marc Mimram. © Marc Mimram architecte ingénieur

Le franchissement Pleyel verra bien le jour. Les financements sont assurés. Cet immense pont surmontera d'est en ouest 330 m de faisceau ferroviaire. La partie piétonne sera livrée avant les JO 2024.

Un pont géant, qui permettra d'ici quelques années d'enjamber les voies ferrées coupant la ville de Saint-Denis en deux. Voilà en résumé ce que sera le « franchissement Pleyel ». Une réunion décisive, sous la houlette du préfet de région ce lundi, a définitivement acté le projet. « Décision historique », saluée d'une même voix par le représentant de l'Etat et le président (Front de gauche) de Plaine Commune, Patrick Braouezec.

L'ouvrage promet d'être monumental. Destiné à relier la future [gare du Grand Paris Express](#) à Pleyel et celle du RER D dans le quartier de La Plaine, il devra surmonter un faisceau ferroviaire atteignant à cet endroit plus de 300 m de largeur. Ce « pont habité », conçu par l'architecte Marc Mimram, sera construit en plusieurs phases. Une première partie, dédiée aux piétons et vélos, doit être livrée en mars 2024, [pour les Jeux olympiques](#). « Cela permettra la liaison entre le village des athlètes et le Grand Stade », explique Marc Mimram.

## Un lieu événementiel

A l'ouest, deux passerelles inclinées, dont l'une adaptée aux personnes à mobilité réduite, partiront de la gare du Grand Paris Express, au pied de la tour Pleyel, pour se rejoindre, et former un seul pont dédié aux piétons et aux vélos. Sur ce « pont habité », l'architecte a accordé une grande attention aux espaces publics. « C'est à partir de ces espaces que la ville se renouvelle », estime-t-il.

On y trouvera donc un lieu événementiel et, au centre, des marches permettant aux passants de prendre encore un peu de hauteur. « Comme un balcon », glisse Marc Mimram, duquel on pourra jouir de la vue imprenable sur le « fleuve ferroviaire » et le paysage parisien. A l'extrémité est, un second bâtiment, abrité comme le premier sous une « coquille » constituée de multiples arches, permettra la jonction avec la gare du RER D, située 6 m plus bas.

Après les Jeux olympiques, les travaux reprendront pour achever la partie dédiée aux voitures et aux bus. « L'enjeu, c'est aussi de permettre le développement économique de la partie ouest de Saint-Denis », note encore l'architecte.

## Un budget de 188 M€

Pour boucler un budget estimé à 188 M€\*, l'Etat a augmenté sa participation de 35 à 55 M€.

Le chantier, dont Plaine Commune a la maîtrise d'ouvrage, devra s'organiser pour impacter le moins possible la circulation sur le réseau ferré. Le faisceau de Paris-Nord, avec ses 1 000 trains par jour, est l'un des plus denses au monde.

On est désormais bien loin du projet initial, porté par la seule Société du Grand Paris. Il s'agissait alors d'une simple passerelle réservée aux voyageurs transitant d'une gare à l'autre. Pas suffisant, aux yeux des élus locaux : « Il fallait une véritable jonction entre les deux rives », explique Patrick Braouezec. [La perspective des Jeux olympiques et l'aménagement de la gare Pleyel](#) (qui verra passer 250 000 voyageurs par jour) ont renforcé cette nécessité. Encore aujourd'hui, sur plus de 2 km de voies ferrées, de la porte de la Chapelle à la Porte de Paris (Saint-Denis), il n'existe qu'une liaison est-ouest : la rue du Landy, régulièrement saturée.