

Trois mètres de franchissement offrant un espace public généreux. © Ida+

## PLAINE COMMUNE UNE PASSERELLE AUGMENTÉE POUR MIMRAM

L'agence de Marc Mimram a remporté, au début de l'été, le concours de maîtrise d'œuvre pour le franchissement Pleyel, à Saint-Denis. « Ce franchissement est une vieille revendication de la Ville de Saint-Denis », a rappelé Patrick Braouezec, président (FG) de Plaine Commune (maître d'ouvrage aux côtés de la SNCF et de la Société du Grand Paris), devant la presse le 6 juillet. Avant d'énoncer les propositions qui ont joué en la faveur du projet lauréat : « son espace public généreux », « l'aménagement d'un belvédère en son centre », « l'animation de cet espace public par deux structures habitées », « l'ouverture sur le fleuve ferroviaire » ou encore « les qualités techniques indéniables ».

La simple passerelle fonctionnelle, imaginée initialement, s'est donc transformée en bâtiment-pont avec, au programme, la création de 12 000 m² d'espaces publics. Un véritable morceau de ville qui doit d'abord enjamber le faisceau ferroviaire de 300 mètres, l'un des plus larges d'Europe, et relier la gare du RER D dans le quartier du Landy, et le cas échéant, la ligne H du Transilien (les études sont en cours) à la future gare du Grand Paris Express de Saint-Denis Pleyel; mais aussi cicatriser le territoire, désenclaver le quartier Pleyel et le rendre plus attractif, et pallier le déficit de liaison Est/Ouest en transports collectifs et mobilités douces. Bref, créer un nouveau pôle

d'intensité urbaine au nord de Paris. « Il s'agit de transformer l'infrastructure, souvent considérée comme un mal nécessaire, en un espace public partagé, démocratique », explique Marc Mimram. Son projet propose un pont habité « qui pourrait se développer dans le temps », avec, notamment, un café-concert et une place au centre, « où l'on ne fera pas que passer ».

« Ce secteur multiplie les superlatifs », soulignait, pour sa part, Bernard Cathelain, membre du directoire de la SGP, sans compter que la future gare - imaginée par Kengo Kuma - « est emblématique du Grand Paris Express », en polarisant quatre lignes du prochain GPE (14, 15, 16 et 17). Et l'implication en amont de la SNCF lui a permis « de maîtriser, réduire et anticiper les impacts sur les installations et sur l'exploitation ferroviaires ».

Le coût global du projet (travaux d'ouvrage, ferroviaires et dépenses connexes liées à l'opération) est estimé à 195 millions d'euros. Les financements doivent être bouclés avant la fin de l'année 2016. Le calendrier prévoit un démarrage des travaux ferroviaires en juillet 2018, puis un engagement des travaux de génie civil en juin 2019, pour une mise en service du franchissement et de la nouvelle gare en 2023, avant les Jeux olympiques et paralympiques 2024, si Paris est retenue.

Julie Snasli