

« LIEU DU TRANSPORT »

24- Saint-Denis Pleyel : d'une coupure urbaine à un nœud multipolaire

*Saint-Denis Pleyel: from a urban gap to a multipolar node***Pierre ZEMBRI¹**

Université Gustave Eiffel, Laboratoire Ville Mobilité Transport

Le redéveloppement de la Plaine Saint-Denis, en périphérie proche au nord de Paris, est une opération de longue haleine dont le marqueur principal est le Stade de France, inauguré en janvier 1998. Cette réalisation emblématique, susceptible de drainer des flux importants lors des nombreux événements qui s'y déroulent, a généré une reconfiguration des réseaux lourds de transport public qui est toujours en cours, et qui va déboucher sur la mise en place à court terme d'un très important pôle intermodal qui aura pour caractéristiques principales d'être multipolaire, de couvrir une superficie importante et de fonctionner avec des cheminements de surface sur un espace public conçu pour les échanges de part et d'autre d'un faisceau ferroviaire occasionnant jusqu'alors un effet de coupure important. Le tout dans un contexte urbain foisonnant, avec le développement d'importantes surfaces de bureaux de part et d'autre des voies SNCF. Le mouvement a été amplifié par la décision de réaliser le métro du Grand Paris, le site ayant été choisi pour accueillir trois lignes de métro, et pour devenir ainsi le « Châtelet Les Halles du Nord parisien ». À l'heure actuelle, seule la ligne 14 aboutit à Saint-Denis Pleyel depuis juin 2024, devenant la première occupante d'une « boîte » gigantesque construite par la Société des Grands Projets (SGP, anciennement Société du Grand Paris). Cette arrivée a été concomitante de l'ouverture partielle d'une passerelle effaçant quelque peu l'effet de coupure entre les deux rives du faisceau ferroviaire.

La situation initiale : une coupure prédominante et pénalisante

Le quartier de la Plaine Saint-Denis est délimité, sur son flanc oriental par le canal de Saint-Denis, le long duquel a été implanté le Stade de France, et sur son flanc occidental par le faisceau ferroviaire aboutissant à Paris-Nord et au sud par le boulevard périphérique parisien, le tout formant un triangle effilé de l'ordre de 5 km². Les industries en déclin ont progressivement cédé la place à des immeubles de bureaux, à des studios de cinéma et de télévision, à des équipements publics et à quelques ensembles de logement collectif, le territoire étant desservi par deux gares aux dénominations proches et souvent sources de confusion : Saint-Denis Stade de France sur le RER D (création ex *nihilo* en 1998) et La Plaine Stade de France sur le RER B (issue du déplacement de la gare de La Plaine Voyageurs). Le secteur est considéré à l'heure actuelle comme le second pôle tertiaire d'Île-de-France après La Défense, avec un parc de bureaux estimé à 2,66 millions de m² en 2022 (source : Plaine Commune).

Sur le flanc occidental de la Plaine Saint-Denis, qui comporte la plus forte concentration de bureaux, parmi lesquels d'importantes surfaces accueillant le siège du groupe SNCF, la gare de la ligne D ne débouche que sur la rive orientale du faisceau ferroviaire, et il n'existe qu'une traversée possible de ce dernier par la rue du Landy qui passe quelques centaines de mètres au sud (Fig.1). La rive occidentale, au contact de la commune de Saint-Ouen, n'est accessible qu'au prix de longues minutes

¹ Professeur, pierre.zembri@enpc.fr

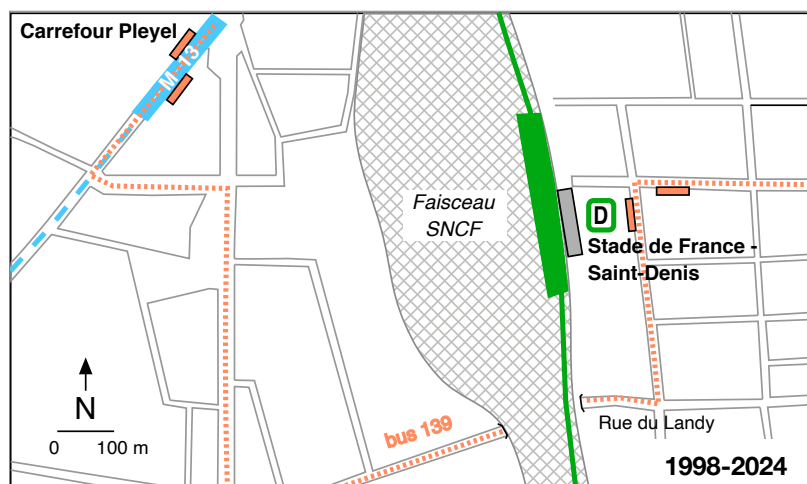


Fig.1- La desserte du secteur Landy-Pleyel durant la période 1998-2024 (réalisation P. Zembr)

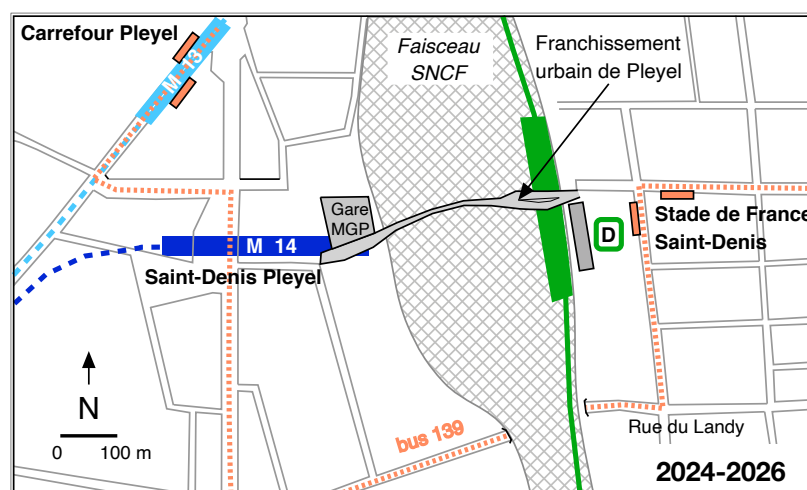


Fig.2 – La desserte du secteur Landy-Pleyel entre 2024 et 2026 (réalisation P. Zembr)

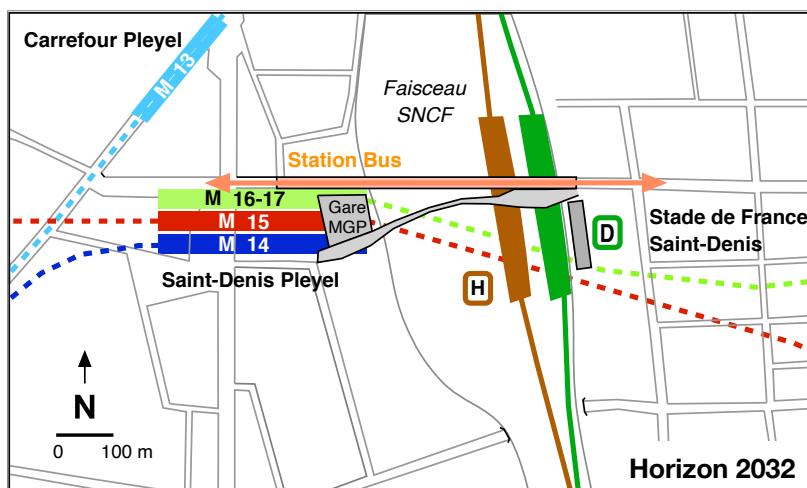
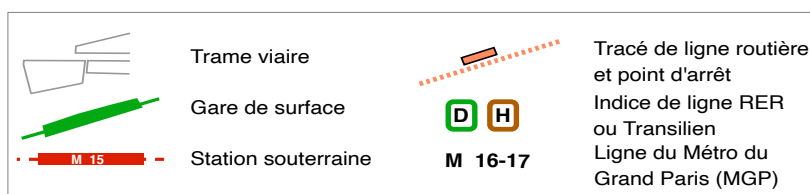


Fig.3 – État du pôle de Saint-Denis Pleyel à l'horizon 2032 (réalisation P. Zembr)



de trajet en bus. Alors que moins d'un kilomètre les sépare à vol d'oiseau, la ligne D du RER et la ligne 13 du métro (station Carrefour Pleyel) sont à 9 minutes l'une de l'autre par la ligne 139. Cette situation n'est pas favorable au développement des quartiers de la rive Ouest, où demeurent des friches industrielles et des terrains susceptibles de changer d'usage et d'être densifiés. Un projet de renouvellement du quartier Pleyel (Lumières Pleyel, 40.000 m² de bureaux, logements et commerces) voit le jour dans la perspective des J.O. de 2024. La tour Pleyel, longtemps restée isolée et vieillissant mal, est complètement rénovée et flanquée d'une seconde tour un peu moins haute (Photo 1). Il convient d'accompagner ces projets d'une ouverture accrue vers l'extérieur. Un peu plus loin entre le carrefour Pleyel et les rives de Seine, le Village Olympique doit s'installer avec 2.800 logements destinés à être pérennisés après les Jeux. Le projet de métro du Grand Paris (MGP), stabilisé en 2012, prend en compte l'intérêt d'une concentration de quatre lignes (14, 15, 16, 17) et éventuellement de cinq (avec un prolongement de la ligne 18) sur un site encore dégagé et propice à la construction d'une grande station, juste à l'ouest des voies SNCF et à l'aplomb de la gare du RER D. Il est repris par le Schéma directeur de la région Île-de-France dans sa version de 2013.

2024 : un effacement limité de l'effet de coupure

Juin 2024 marque une étape importante du projet avec la mise en service très symbolique du prolongement nord de la ligne 14 (laquelle arrivait déjà à Mairie de Saint-Ouen) qui est la première occupante de la gare du MGP en attendant les lignes 15, 16 et 17 qui auront manqué

le rendez-vous des JOP de Paris. Cette ouverture est concomitante de celle d'une partie du Franchissement urbain Pleyel (FUP), qui permet enfin de mieux relier les deux rives par-dessus les 48 voies du faisceau ferroviaire (Fig.2). C'est la passerelle ouverte aux piétons et aux modes actifs qui est mise en service (Photo 2), la partie routière ne devant être accessible qu'à la fin 2026. La situation actuelle est donc transitoire. Les autobus doivent encore opérer le détour par la rue du Landy en attendant la réalisation complète du FUP.

Le FUP joue à la fois un rôle de desserte inter-quartiers et de connexion entre le RER D et le métro. Il accueille également un axe du réseau Vélo Île-de-France, ce qui renforce le caractère intermodal du pôle en cours de constitution.

Pour autant, la représentation des réseaux sur la cartographie d'Île-de-France Mobilités (IDFM) ne donne pas l'idée d'une connexion à ce niveau (Fig.4). Les stations des lignes 14 et D sont nettement séparées l'une de l'autre, sans idée d'une continuité entre les deux, alors que sur une distance comparable, la possibilité de passer *via* un pont sur la Seine de la ligne C (Pont de l'Alma) à la ligne 9 du métro (Alma Marceau) est indiquée.

À terme : un nœud majeur et atypique du réseau francilien ?

Les prévisions qui circulent actuellement font état d'un trafic potentiel de 250.000 passagers quotidiens sur le pôle de Saint-Denis Pleyel, une fois celui-ci achevé. Le terme de cette finalisation demeure cependant à préciser car les prévisions d'achèvement



Photo 1 – Le débouché du FUP côté gare du métro du Grand Paris (qui accueille la ligne 14). En arrière-plan, la tour Pleyel originale rénovée (à gauche) et la seconde tour qui a été récemment construite à proximité immédiate (à droite) (Cliché P.Zembri, 15/09/2024).



Photo 2 – La passerelle du FUP en septembre 2024. On distingue le siège du groupe SNCF (au centre) et le débouché sur la gare du RER ligne D (Cliché P.Zembri, 15/09/2024)

des différentes lignes du MGP évoluent au fil du temps. Ainsi, la ligne 15 Sud, qui devait initialement ouvrir en 2020, ne sera finalement inaugurée qu'au début de l'année 2026. Le tronç commun entre les lignes 16 (Saint-Denis Pleyel – Noisy-Champs) et 17 (Saint-Denis Pleyel – Le Mesnil Amelot *via* l'aéroport Charles de Gaulle) devrait être ouvert fin 2026 jusqu'au Bourget (il était question de le mettre en service à temps pour les JOP de 2024). Au-delà, on table raisonnablement sur 2027-2030, avec une mise en service progressive. Les segments de ligne 15 Est et 15 Ouest sont en phase préparatoire de travaux sur l'essentiel de leur tracé, ce qui augure mal d'une livraison avant la fin de la décennie. La réalisation de la ligne 18, pour sa partie entre Versailles-Chantiers et



Fig. 4 – La représentation actuelle du secteur du Landy-Pleyel sur la cartographie officielle des réseaux par IDFM (extrait du plan de secteur Nord de Paris).

Saint-Denis Pleyel est ajournée *sine die*, et la gare actuelle n'est pas conçue pour l'accueillir (6 voies à quai seulement).

Les élus du Val d'Oise ont par ailleurs obtenu du Premier Ministre Jean Castex en 2021 le lancement d'études relatives à la création de nouvelles voies à quai sur le faisceau ferroviaire pour permettre l'arrêt des trains de la ligne H du Transilien (lignes de Paris-Nord à Pontoise, Persan-Beaumont, Valmondois et Luzarches). Techniquement compliquée car les marges de manœuvre sont très faibles, et donc

potentiellement coûteuse, cette réalisation supplémentaire permettrait un accès direct à la Plaine Saint-Denis pour de nombreux actifs obligés à l'heure actuelle d'opérer une rupture de charge en gare de Saint-Denis pour prendre le RER D. Pour autant, le calendrier de sa réalisation n'est pas confirmé à ce jour.

Si l'on prend en compte selon une vision optimiste l'ensemble des réalisations sauf celle de la ligne 18 qui paraît très compromise, nous pouvons donner une idée du visage du pôle de Saint-Denis Pleyel à un



Photo 3 – Le bâtiment de la gare du Métro du Grand Paris.

Six voies à quai ont été construites à grande profondeur pour accueillir les lignes 14, 15, 16 et 17 (Cliché P.Zembri, 15/09/2024)

horizon s'établissant entre 2030 et 2032 (Fig.3). Avec cinq lignes de métro (13, 14, 15, 16, 17) et deux lignes ferroviaires régionales (D et H), s'articulant avec un réseau de surface restructuré et un itinéraire cyclable majeur, Saint-Denis Pleyel aura pour particularité de voir une partie non négligeable des échanges voyageurs s'effectuer sur voie publique, essentiellement *via* le FUP, ce qui lui confère un caractère éminemment atypique. Le réseau de surface restructuré empruntera ce franchissement direct. Il est également question de créer une gare routière à proximité pour accueillir les services librement organisés chassés de la gare de Paris-Bercy Seine par la municipalité parisienne.

On pourrait se demander pourquoi la gare du MGP a été construite sur la seule rive Ouest du faisceau ferroviaire et non sous les voies SNCF, ce qui aurait pu rendre le pôle plus compact. Il est techniquement difficile et très coûteux de construire une gare en sous-œuvre tout en maintenant les circulations ferroviaires en surface, et le très grand nombre de voies ne permettait pas de préfabriquer un ouvrage de franchissement et de le pousser sous ces dernières

avant creusement de la station comme cela a pu être fait à Noisy-Champs ou à Clamart. La Société des Grands Projets a en outre pris le parti systématique de construire les « boîtes » de ses gares à ciel ouvert, ce qui implique de disposer de parcelles préalablement dégagées de toute construction. Cela n'était possible que sur le site de la ZAC Lumières Pleyel.

Références

Décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma Île-de-France 2030.

Fascicules du schéma Île-de-France 2030 téléchargeables sur le site de l'Institut Paris Région :

<https://www.institutparisregion.fr/planification/ile-de-france-2030/le-schema-directeur-de-la-region-ile-de-france-sdrif/>

Actualité de la gare de Saint-Denis Pleyel sur le site de la SGP : <https://www.grandparisexpress.fr/ligne-14-15-16-17/gare-saint-denis-pleyel>

Présentation des aménagements du quartier Pleyel sur le site de l'établissement public territorial Plaine Commune : <https://plainecommune.fr/projets/grands-projets-urbains/pleyel/>