

Janvier 2011

MAIRIE DU 13^e ARRONDISSEMENT DE PARIS

MAIRIE DU TREIZIÈME

Le 13^e arrondissement représente environ 10 % de la superficie parisienne et compte plus de 180 000 habitants. L'arrondissement est situé au sud-est de la Capitale. Il jouxte trois communes du Val-de-Marne : Ivry-sur-Seine, le Kremlin-Bicêtre et Gentilly.

Il est desservi par 5 lignes de métro (lignes 5, 6, 7, 10 et 14), le RER C, le tramway T3 et par onze lignes de bus ; la gare d'Austerlitz est implantée sur son territoire.

C'est un arrondissement en mouvement avec plusieurs Zones d'Aménagement Concerté (Paris-Rive-Gauche, Gare de Rungis, Bédier).

Avec l'arrivée de l'université Paris Diderot – Paris VII, de l'Inalco (langues'O) et de nombreuses écoles prestigieuses, le 13^e va devenir le premier arrondissement universitaire de la Capitale.

Le 13^e, un développement urbain exceptionnel

Fort de ses 715 km², le 13^e arrondissement est caractérisé par le dynamisme de sa population et par un important développement urbain, avec la ZAC Paris-Rive-Gauche, associé à l'installation d'activités universitaires et de recherche, ainsi qu'à la création d'emplois notamment dans les secteurs d'aménagement à proximité des communes limitrophes (Masséna-Bruneseau, les Portes d'Italie, d'Ivry et de Vitry et la Poterne des Peupliers).

Situé à la périphérie de la Capitale, le 13^e veut s'ouvrir aux communes riveraines via les aménagements urbains, en diversifiant ses accès et ses modes de déplacement.

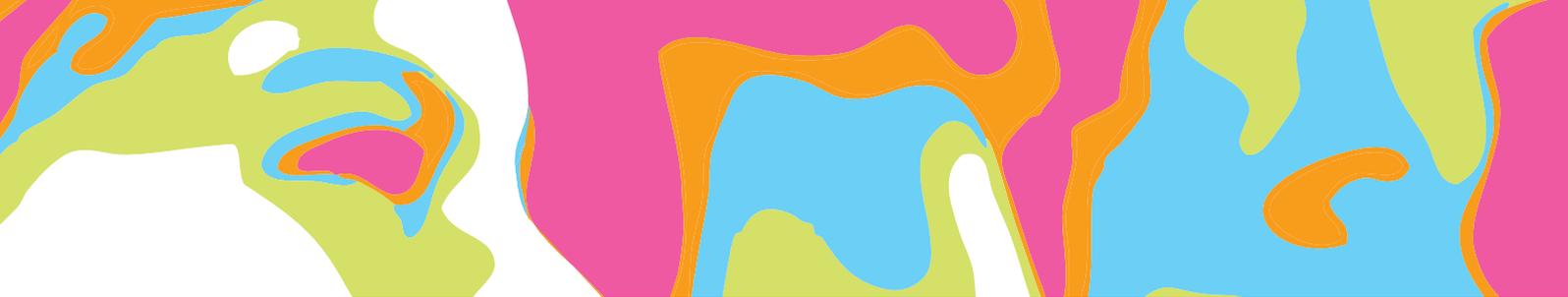
Avec la création de nouveaux quartiers, les transports représentent un enjeu majeur du devenir de l'arrondissement. Or, si le prolongement de la ligne 14, qui s'interrompt aujourd'hui dans la partie « est » du 13^e, est projeté (cf. réseau du Grand Paris), aucune nouvelle station n'est prévue dans l'arrondissement. De même, l'extension de la ligne 10, qui s'arrête aujourd'hui à la gare d'Austerlitz, serait au mieux étudiée.

3 points font donc l'objet de ce cahier d'acteurs :

1. L'impératif d'une nouvelle station de la ligne 14, en correspondance avec la station « Maison Blanche » qui existe déjà sur la ligne 7.
2. La mise à l'étude d'un tracé de la ligne 14 prolongée qui permettrait la desserte de la place de Rungis avec la création d'une station dans le nouvel éco-quartier.
3. La nécessité d'établir une continuité entre le nord-est de l'arrondissement, le nouveau quartier Paris-Rive-Gauche et la ville d'Ivry, par le prolongement de la ligne 10.

MAIRIE DU 13^e ARRONDISSEMENT DE PARIS

1, place d'Italie
75013 Paris
www.mairie13.paris.fr
Tél. : 01 44 08 13 13



De nouvelles stations de métro dans le 13^e arrondissement

Le 13^e et le prolongement de ligne 14

Le projet du réseau de transport public du Grand Paris ne propose aucune station nouvelle dans le 13^e arrondissement sur le tracé prolongé de la ligne 14 au-delà de la station « Olympiades » vers le sud.

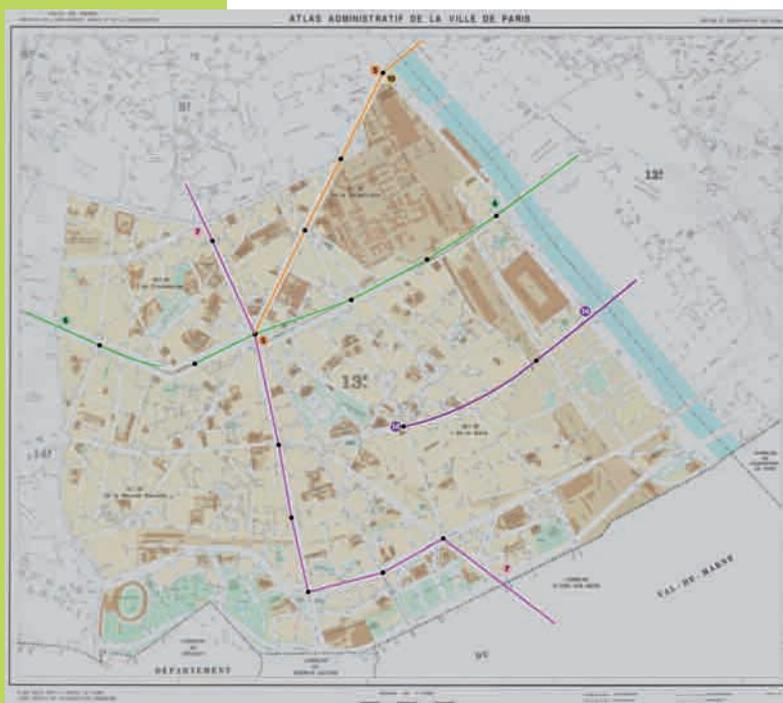
Ce choix ne peut s'expliquer si ce n'est par la volonté d'avoir des distances importantes entre les stations, afin d'atteindre une vitesse élevée et par le souci de limiter le coût du projet.

Ce choix ne nous semble pas opportun :

- en zone urbaine dense, il faut admettre une plus grande proximité des stations. D'ailleurs, la ligne 14 comporte à l'heure actuelle deux inter-stations longues « Gare de Lyon »/« Châtelet » et « Châtelet »/« Pyramides », mais les autres inter-stations de la ligne sont assez courtes et cela à la satisfaction de tous,
- il faut aussi rechercher le maximum de correspondances ; or, il n'y a pas de correspondance à la station « Olympiades »,
- la vitesse actuelle de la ligne 14 est de 40 km/h, ce qui est suffisant en zone urbaine.

C'est pourquoi nous demandons :

- de créer sur la ligne 14 une station à la hauteur du métro « Maison Blanche » afin d'aménager une correspondance avec la ligne 7. Il y a lieu de noter que le tunnel de l'arrière station Olympiades, réalisé pour la maintenance des matériels, jouxte d'ores et déjà la ligne 7 à Maison Blanche avec une entrée de service avenue d'Italie. Située au sein d'un quartier particulièrement dense (urbanisme de tours), cette nouvelle station permettrait de relier la partie « ouest » de l'arrondissement à la partie « est », en plein développement, au RER C et au pôle multimodal de la gare de Lyon. Elle permettrait également de décharger la ligne 7 à la dernière station avant ses deux branches Villejuif et Mairie d'Ivry (et la station « Place d'Italie », souvent saturée) et d'offrir de nouveaux itinéraires aux usagers des deux lignes concernées ;
- que soit mis à l'étude un **tracé de la ligne 14 prolongée qui permettrait la desserte du quartier de la place de Rungis**, qui ne bénéficie aujourd'hui d'aucun mode de transport en commun lourd alors qu'il est appelé à se développer rapidement avec l'aménagement de l'éco-quartier de la ZAC Gare de Rungis. La création d'une station « Place de Rungis / Poterne des Peupliers » permettrait d'offrir aussi une correspondance avec le T3 (« Poterne des Peupliers »).



Plan actuel du métro dans le 13^e



Les Tours à Maison Blanche

Pour le prolongement de la ligne 10

Paris n'avait jamais connu une opération d'aménagement d'une telle ampleur depuis Haussmann. Paris-Rive-Gauche s'étend du cœur historique de la Capitale jusqu'au périphérique (îlot « Masséna-Bruneseau ») et au-delà par la jonction avec Ivry-sur-Seine, Seine-Amont. Près de 15 000 habitants, 50 000 étudiants, universitaires et 60 000 salariés s'y croiseront à terme.

L'ampleur de l'aménagement et la qualité des liens entre Paris et les communes voisines, invitent à demander l'extension de la ligne n° 10 au-delà de la « Gare d'Austerlitz ». Ce projet permettra d'améliorer la desserte de la partie « Est » du 13^e arrondissement et des communes limitrophes. Une station pourrait notamment être créée en assurant une correspondance avec le tramway et les bus, créant ainsi une nouvelle entrée ferrée dans la Capitale.

Le réseau hors du 13^e arrondissement

Notre attention ne se limite pas à Paris. Nous sommes attachés au développement du réseau dans l'ensemble de l'Île-de-France, de façon à multiplier les possibilités de mobilité et d'itinéraires pour ceux y habitent ou travaillent.

À cet égard, nous soutenons :

- le prolongement de la ligne 14 au sud jusqu'à Orly avec les stations intermédiaires nécessaires. En effet de nombreux habitants du 13^e arrondissement travaillent dans ce bassin d'emplois ou utilisent ces équipements ;
- le prolongement de la ligne 14 au nord jusqu'à « Saint-Denis/Pleyel », à condition qu'il soit accompagné de la création d'une station à « Pont-Cardinet » (ou « Rome ») qui permettrait de desservir tout le quartier des Batignolles (entre les lignes 2, 3 et 13).
- La mise en correspondance de la ligne 14 prolongée avec l'Arc Express Nord et Sud de façon à faciliter les déplacements entre le 13^e et la première couronne de Seine-Saint-Denis, des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne.



Le quartier Masséna-Bruneseau



Ce que nous demandons :

- une station sur la ligne 14 prolongée à « Maison Blanche », en correspondance avec la ligne 7 ;
- l'étude d'un tracé de la ligne 14 prolongée qui permette la desserte du quartier de la place de Rungis avec la création d'une station « Place de Rungis / Poterne des Peupliers », en relation avec le tramway ;
- le prolongement de la ligne 10 à partir de la gare d'Austerlitz, en correspondance avec le tramway et les bus pour mieux desservir le 13^e arrondissement, Ivry et d'autres communes du Val-de-Marne.

Synthèse

Nous sommes en faveur du prolongement de la ligne 14 à la condition que le tracé retenu permette la création de deux stations supplémentaires dans le 13^e arrondissement et que des connexions soient établies avec les Arcs Express Nord et Sud.

Nous demandons le prolongement de la ligne 10 – dont le terminus est situé à la gare d'Austerlitz depuis 1939 ! – pour une meilleure desserte de l'arrondissement, et notamment du quartier Paris-Rive-Gauche, en plein développement, mais aussi pour établir une liaison avec le tramway et, à terme, avec la ville d'Ivry-sur-Seine.

D'une façon générale, nous appelons de nos vœux une synthèse du projet du Grand Paris et du projet Arc Express au sein du Plan de Mobilisation pour les Transports de la Région avec un maître d'ouvrage unique qui devrait logiquement être le STIF ou à tout le moins lui être lié.

Cette synthèse doit se concentrer sur l'essentiel et aboutir à un projet d'ensemble dont le montant soit finançable par les partenaires intéressés, parmi lesquels l'État doit prendre sa part.



Le quartier Masséna-Bruneseau

© Ateliers Lion

186 - Marie du 13^e arrondissement