

TRANSPORT EN COMMUN ET DEPLACEMENTS CORPOS

De nouvelles et prochaines avancées

INTRODUCTION

Nous savons tous, les pongistes corpos franciliens, les difficultés que nous rencontrons pour nous déplacer le soir des compétitions et faire un « crochet » par le lieu de la compétition avant de rentrer chez soi. Une double peine en somme ! Un trajet domicile-travail souvent rallongé, au gré des équipes adverses et des disponibilités de chacun en fonction de ses horaires de sortie. Double épreuve également pour assouvir sa passion quand, de surcroît, on est chargé de toute sorte, en particulier de famille !

Nul n'ignore dans ce contexte l'importance des transports en commun si l'on considère en outre, la perte d'influence du mouvement pongiste corporatif francilien qui vient ajouter des distances à celles que font subir des transports en commun parfois inadaptés, notamment pour relier des villes périphériques entre elles.

C'est qu'en effet, le réseau des transports parisiens RATP s'est construit à l'image du réseau ferré français à partir d'un point central, distribué en étoiles, excepté feu la petite ceinture, le PC et plus récemment le renouveau des tramways.

Les responsables de la commission corpo ont toujours eu le souci de ménager la peine des joueurs corpos en essayant de « départementaliser » ou du moins de répartir géographiquement les poules de championnat pour limiter les déplacements. Mais comme indiqué plus haut, cet exercice est devenu de plus en plus difficile avec la raréfaction des clubs et, en outre, ne règle pas le sort des autres compétitions notamment individuelles. C'est pourquoi dans l'idée des actions de promotion à venir, il faut à tout prix encourager la création de clubs et non pas rassembler, regrouper les clubs ou encore ouvrir la qualification corporative au plus grand nombre, objectif qui réduira encore à terme les structures d'accueil potentiellement possibles avec le concours de valeureux bénévoles.

*Une alternative à tous ces problèmes est peut-être en train de naître :
l'extension du métro dans le cadre du Grand Paris.*

Nous écrivions dans l'article consacré en octobre 2014 à l'US METRO (bulletin 261) ô combien nous leur devons, non seulement sportivement mais également en termes de transport du fait de leur activité professionnelle. A l'avenir, ce sera davantage encore !

I. L'OFFRE DE TRAMWAY

Il peut être utile de rappeler l'existence des 8 lignes de tramway qui ont permis de désenclaver depuis déjà 20 ans maintenant les villes de banlieue, d'autant mieux qu'elles sont souvent interconnectées avec le réseau en étoile préexistant, leur permettant de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue proches ou opposées grâce au maillage des interconnections.

Le tramway est un mode de transport qui offre à la fois la rapidité et la régularité du métro, et le confort de voyage en bus, souvent en extérieur et en site protégé, permettant également des stations de desserte plus rapprochées.

Ses interconnections avec les réseaux de métro, de RER, de bus, voire même de train, offrent une opportunité pour nos déplacements qu'il faut avoir à l'esprit quand il s'agit de choisir le moyen le plus approprié pour relier nos différents clubs excentrés. Il existe 187 stations de tramway en Ile-de-France représentant 105 km de ligne.



Ligne	1ère mise en service	Desserte actuelle
T1	1992	<u>Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles - Noisy-le-Sec</u>
T2	1997	<u>Pont de Bezons - Porte de Versailles</u>
T3 A et T3 B	2006	<u>Pont du Garigliano - Porte d'Ivry</u> <u>Porte d'Ivry - Porte de la Chapelle</u>
T5	2013	<u>Marché de Saint-Denis - Garges Sarcelles</u>
T6	2014 2016	<u>Vélizy-Villacoublay (Robert Wagner) - Châtillon-Montrouge</u> Prolongement jusqu'à Viroflay
T7	2013	<u>Villejuif Louis Aragon - Athis-Mons Porte de l'Essonne</u>
T8	2014	<u>Epinay-Orgemont - Villetaneuse Université - Saint-Denis Porte de Paris</u>

Par exemple, pour ce qui nous concerne, le T2 relie facilement le club de PSA TT LA GARENNE, le T8 le siège de la Ligue IDF de Ping,

La ligne de tramway T6, mise en service en 2014, a été quant à elle rallongée depuis Vélizy jusqu'à Viroflay (78) reliant ainsi de nombreuses villes intermédiaires (site de Vélizy 2, Villacoublay, Meudon la Forêt, Clamart, Fontenay-aux-Roses et Châtillon avec la ligne 13 du métro station Châtillon-Montrouge. La ligne parcourt 14 kilomètres, dont 1,6 en souterrain. Elle dessert 21 stations réparties sur 5 communes et relie 9 communes. Elle offre des correspondances avec la ligne RER C, et les lignes L et N du Transilien. Montparnasse/Vélizy est dès lors à 20 mn au lieu de 50 auparavant. On pense alors aux possibles facilités d'accès avec les clubs d'ACSIOM, d'ALCATEL-CIT, de MESSIER SPORT, et on ne peut s'empêcher d'avoir une pensée pour le club en sommeil de COSNA animé par M. ALBERT dans les années 80, Melle LAPLISSE dans les années 90, la famille PONCHEL, les joueurs CAPITAINE, DEMPURE, MENAGER.



Et puisqu'il faut trouver une transition avec la 2^{ème} partie, le T6 est une ligne de tram *sur pneus* dont une partie entre Vélizy et Viroflay comporte une *partie souterraine* : un vrai métro en somme !

2. LES FUTURES LIGNES DE METRO DU GRAND PARIS EXPRESS

Le métro du Grand Paris Express est constitué d'une ligne *en rocade* autour de Paris et de lignes, de périphérie à périphérie, à capacité adaptée pour la desserte des territoires en développement. Il comprend deux axes :

- le prolongement de la ligne 14 (à ses deux extrémités depuis Saint-Lazare et Olympiades) et de la ligne 11 en plusieurs étapes depuis Châtelet, vers l'Est, à terme jusqu'à Noisy/Champs ;
- la création de quatre nouvelles lignes 15-16-17 et 18

Evidemment, PARIS ne s'est pas fait en un jour... et il nous faudra attendre quelques années pour que tout ceci soit opérationnel. Mais ces perspectives offrent des occasions de se réjouir en ce qu'elles permettront d'accompagner notre action de promotion et lutter contre les écueils principaux du temps et des distances au sein de la région parisienne pour ceux qui, comme nous, se déplacent plus que les autres.



21. Le prolongement des lignes 11 et 14

La célèbre petite ligne 11 (Châtelet-Mairie des Lilas) étend ses tentacules *vers l'Est* avec un viaduc de 580 m en sortie de Paris du côté de Romainville ! et en 2022, dans six ans, jusqu'à Rosny-sous-Bois par Noisy-le Sec et Montreuil. Serge Gainsbourg aura sa station : le poinçonneur des Lilas lui devait bien cela ! Puis

viendra ensuite un nouveau prolongement jusqu'à Noisy/ Champ sur 10 km supplémentaires desservant au passage les communes de Villemomble et Neuilly sur Marne à l'horizon 2025, dans moins de 10 ans...

La ligne 14, en cette année d'olympiades... n'est pas en reste et s'en va éclairer la vie des parisiens par les deux bouts... Vers le Nord, après un 1^{er} arrêt à la mairie de Saint-Ouen en 2019, jusqu'au nouveau centre Pleyel Saint-Denis où trône le Stade de France, puis vers le Sud pour desservir non moins que l'aéroport de Paris, mais il faudra patienter une bonne dizaine d'années (prévisions 2025)! Véritable colonne vertébrale du transport parisien qu'elle parcourt par son centre de part en part, elle préfigure ce que sera le nouveau Grand Paris à 45 km/h de moyenne quand le métro classique roule seulement à 25. Une vitesse accélérée à l'image des besoins d'une grande métropole, de la société et de notre Ping qui va lui aussi de plus en plus vite, primant l'attaque sur la défense...

Transition oblige, la L14 reliera à terme les 4 nouvelles lignes en projet du Grand Paris.

22. La création des lignes 15-16-17 et 18

Ce projet qui vise la création de 4 lignes nouvelles de métro s'étendra sur 200 km et la création de plus de 60 gares, prévu pour une mise en service progressive entre 2022 et 2030.

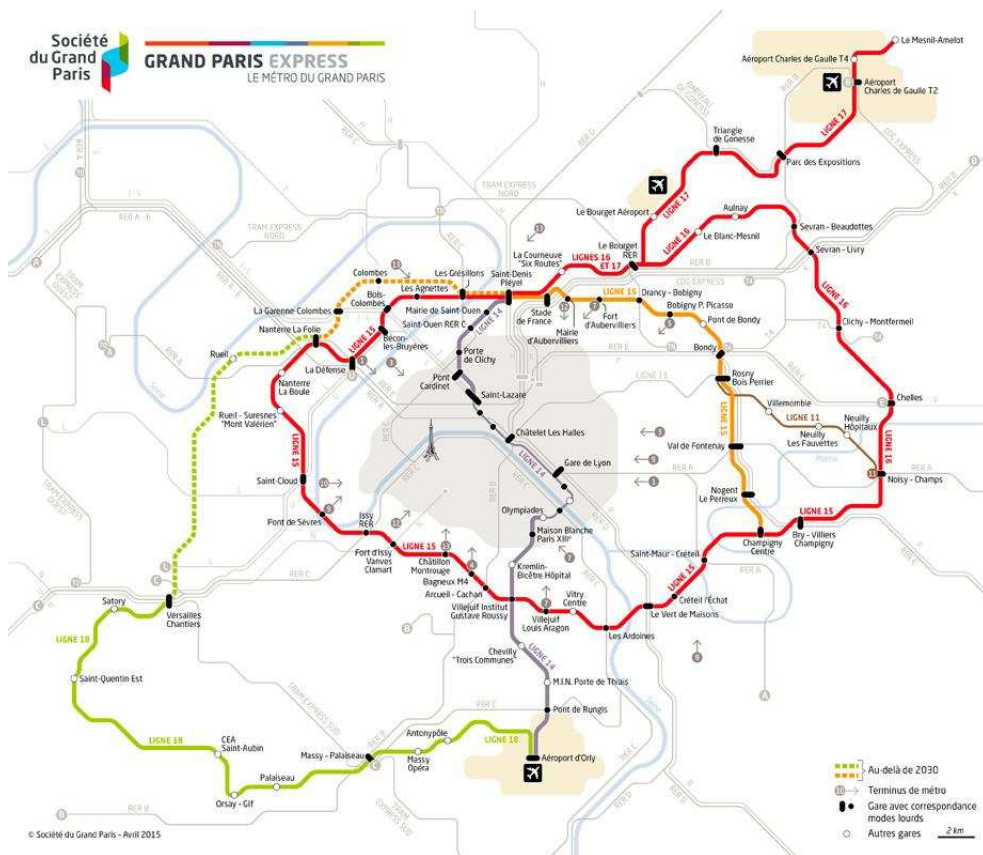
La ligne 15 est une rocade proche de Paris entièrement souterraine visant à favoriser les déplacements de banlieue à banlieue sans passer par Paris. Voie ferrée longue de 75 km, elle roulera à 65 km/h de moyenne et comprendra 3 tronçons (Sud, Ouest et Est). Première étape, la **L15 Sud** reliera Pont de Sèvres (L9) à Noisy/Champ en 35 mn et desservira notamment les hôpitaux Gustave Roussy de Villejuif et Henri Mondor de Créteil, Vitry, Saint Maur, Champigny... La **L15 Ouest** ira du Pont de Sèvres à Saint-Denis Pleyel via le quartier d'affaires de La Défense et la ville de Nanterre, chef-lieu des Hauts-de-Seine. La **L15 Est** finira la boucle de Saint-Denis/Pleyel à Champigny vers 2025. Pour résumer, ce sera le grand périphérique des transports en commun, un mixte entre, pour la route, le boulevard périphérique et la francilienne... Ce projet a été lancé pour la partie Sud en juin dernier et devrait être achevé en 2022.

La ligne 16 reliera aussi Noisy/Champ mais plus au Nord, par Le Bourget, vise à désenclaver le département de la Seine-Saint-Denis, le pôle du Bourget et son aéroport et reliera de nombreuses autres lignes existantes, notamment en Seine-et-Marne. Longue de 25 km, elle se présente comme un appendice de la L15 dans l'Est. Pas demain la veille mais quand même...

La ligne 17 serpentera vers le Nord pour rejoindre l'aéroport Roissy/Charles De Gaulle. Longue de 27 km jusqu'au Mesnil-Amelot, elle fera cause commune avec la L16 jusqu'au RER du Bourget.

La ligne 18 s'étendra sur 35 km de l'aéroport d'Orly à la gare de Versailles puis sera ultérieurement prolongée jusqu'à Nanterre, se connectant dès lors en ses deux extrémités, au Nord-Ouest à la L15 et au Sud à la L14. Elle reliera notamment les pôles en pleine expansion d'Anthony (Essilor, Siemens, Air Liquide,...) Massy et son secteur tertiaire avec Thalès, General Electric, siège de Carrefour,...), ainsi que les secteurs scientifiques et universitaires de SACLAY (grand Campus, CNRS, CEA, HEC, Polytechnique, Supélec, Danone, Normale Sup, le synchrotron Soleil, Normale Sup, Agro Paris, EDF, Centrale Paris,...) une vraie pépinière de clubs de Ping où notre ami Nicolas AUGÉ a déjà prospecté et planté quelques graines. Vision futuriste et idyllique sans doute d'un Ping tous azimuts et d'une promotion axée sur les grands pôles d'activités, à terme bien desservis.

Voici succinctement dressé ce panorama de nos futurs moyens de déplacement en région parisienne qu'il faut naturellement rapprocher des objectifs de lutte contre la pollution et la réduction de la circulation automobile dont les propriétaires de véhicules âgés habitant Paris ont déjà eu connaissance.



CONCLUSION

Les temps des déplacements étant déterminants pour maintenir et faire progresser notre activité, il est important que chaque responsable prenne un soin attentif à décrire les moyens de transport en commun (train, RER, métro, bus, Tram) disponibles pour relier leur salle afin de compléter utilement ces coordonnées dans la liste des associations sportives corporatives. Ceci évitera à chacun des recherches fastidieuses, consommatrices de temps et permettra sans doute de gagner aussi en efficacité, du temps sur les déplacements. De même, d'indiquer si le transport individuel est possible, s'il existe ou non des facilités de stationnement sur place,... tous renseignements de nature à faciliter les déplacements par une information ad hoc.

Ainsi, nous pouvons nous développer en exerçant des actions de promotion autour de pôles économiques périphériques tels que Vélizy, Saint Quentin, La Plaine Saint-Denis, le plateau de Saclay avec en perspective, même si cela peut sembler outrageusement optimiste, une sectorisation géographique à l'horizon de l'achèvement du réseau du Grand Paris Express, dans les années 30, celles du XXIème siècle bien sûr !

18/8/2016 – Patrick PLESSIS