Zeitschrift: Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage

Herausgeber: Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen

Band: 46 (2007)

Heft: 2: Unterwegs = En route

Artikel: Die Renaissance des Trams in Frankreich = La renaissance du tramway en France

Autor: Besier, Stephan

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-139586

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Stephan Besier,
Dipl. Ing. Raum- und Umweltplanung,
Zürich/Leipzig

Die Renaissance des Trams in Frankreich

In Frankreich erlebt die Strassenbahn ein ungewöhnliches «Comeback». In den letzten 20 Jahren wurden mehr als 300 Kilometer neue Strecken gebaut, die eine hervorragende städtebauliche Qualität aufweisen.

Als in Anbetracht unauflösbarer Staus die Einstellung der meisten französischen Trambetriebe seit den fünfziger Jahren als Fehler erkannt wurde, U-Bahnen in den kleineren Grossstädten aber unbezahlbar waren, setzte die Zentralregierung in Paris wieder auf das Tram, um den Verkehrskollaps zu verhindern.

Mitte der achtziger Jahre haben Nantes und Grenoble als Pioniere den Anfang gemacht und weisen heute etwa 40 Kilometer Tramlinien auf. Während Nantes noch mit Schottergleisen in den Vororten begann, kann die dezent ansprechende Ausführung der Altstadtquerung in Grenoble noch heute als beispielhaft bezeichnet werden. Strasbourg folgte Anfang der neunziger Jahre und erregte Aufsehen in der architektonischen Fachpresse mit der Gestaltung der markanten «Rotonde» in der Altstadt und dem futuristischen «Eurotram», welches vom Industriedesigner Philippe Neerman entworfen wurde. Für die Gestaltung des Trassees zeichnete Landschaftsarchitekt Alfred Peter verantwortlich. Im Jahr 2000 folgten neue Tramsysteme in Orléans, Lyon und Montpellier sowie Netzergänzungen in Grenoble, Strasbourg und Nantes.

Quand fut reconnu comme une erreur, au vu des congestions récurrentes, l'abandon depuis les années cinquante de la quasi totalité des réseaux de tramway français, et la construction de métros n'étant parallèlement pas finançable pour la plupart des villes moyennes, le gouvernement central de Paris misa à nouveau sur le tram afin d'éviter l'effondrement du trafic.

Au milieu des années quatre-vingt, Nantes et Grenoble agirent en pionnières et engagèrent le mouvement, pour totaliser aujourd'hui chacune à peu près 40 kilomètres de lignes de tramway. Alors que Nantes commença dans ses banlieues avec des plates-formes encore de graviers, la réalisation décemment élégante de la traversée de la vieille ville à Grenoble peut, aujourd'hui encore, être qualifiée d'exemplaire. Strasbourg suivit le pas au début des années quatre-vingt-dix et fit sensation dans la presse architecturale avec la structure proéminente de la «Rotonde» au centre ville et le dessin futuriste de «l'Eurotram», conçu par le designer industriel Philippe Neerman. L'aménagement du tracé fut confié à l'architecte-paysagiste Alfred Peter. Suivirent en l'an 2000 de nouveaux réseaux à Orléans, Lyon et Montpellier, ainsi que

Stephan Besier (14)

Montpellier: Der Place de la Comédie ist ein markanter Stadtraum. Die Fahrzeuge der Stadtbahn sind ebenso markante Wahrzeichen einer kollektiven Identität geworden.

Montpellier: la place de la Comédie est un espace marquant. Les wagons du tram sont également devenus des marques d'identité pour la collectivité.

La renaissance du tramway en France

Stephan Besier, ingénieur, aménagement du territoire et sciences de l' environnement, Zurich / Leipzig

Allen Linien gemeinsam ist eine spektakuläre Qualität der städtebaulichen Gestaltung. Sichtlich beeindruckt hat die Zeitung «Le Monde» daher das Jahr 2000 kurzerhand zum «année du tram» erklärt. Im Jahr 2003 hat Bordeaux anstelle einer U-Bahn ein Netz von drei Tramlinien in Betrieb genommen, wobei in der Altstadt aus gestalterischen Gründen auf eine klassische Fahrleitung zur Stromzuführung im Luftraum verzichtet wurde und der Fahrstrom aus einer Kontaktschiene im Boden entnommen wird. Nach anfänglichen Schwierigkeiten mit diesem System APS (alimentation par le sol) hat es sich mittlerweile bewährt, sodass – trotz der vierfach höheren Kosten – sich auch andere Städte in Frankreich für die Ausstattung kurzer Streckenabschnitte in sensiblen Gebieten mit APS entschieden haben.

Man kann in Frankreich also getrost von einem ungebrochenen Trend zur Renaissance des Trams sprechen. Gingen im vergangenen Jahr 2006 neue Tramlinien in Paris, Mulhouse, Valenciennes und Lyon in Betrieb, so ist für dieses Jahr die Eröffnung des Trams in Marseille und in naher Zukunft auch in Nizza vorgese-

des extensions de réseau à Grenoble, Strasbourg et Nantes.

Toutes les lignes ont en commun une qualité spectaculaire des aménagements urbains. Manifestement impressionné, le journal Le Monde déclara spontanément l'année 2000 comme «année du tram». En 2003, Bordeaux mis en service un réseau de trois lignes de tram à la place d'un métro. Pour des motifs esthétiques, on renonça dans la vieille ville à des lignes de contact classiques; l'alimentation électrique se fait par un rail de contact posé au sol. Après des difficultés initiales, le système APS (alimentation par le sol) a fait ses preuves, de sorte que malgré des coûts quadruples, d'autres villes françaises ont aussi opté pour un équipement APS pour de courts tronçons en zone sensible.

On peut donc parler avec optimisme d'une tendance durable de la renaissance du tram. En 2006, de nouvelles lignes furent mises en service à Paris, Mulhouse, Valenciennes et Lyon, tandis que l'inauguration du tram est prévue en 2007 à Marseille et à proche échéance aussi à Nice. Le niveau de qualité des aménagements urbains reste invariablement élevé.

En France, le tramway fait un «comeback» singulier. Ces vingt dernières années, plus de 300 kilomètres de voies nouvelles ont été construites, celles-ci se caractérisant par une qualité remarquable en matière d'aménagements urbains.

Mit der Stadtbahn wurden markante Orientierungspunkte gesetzt. Am Place de Godechot gleitet sie auf einer Plattform aus Holz durch einen runden Brunnen; der Umsteigepunkt einer Park-and-Ride-Anlage wird auch baulich sichtbar gemacht.

Montpellier: le tram marque les lieux d'orientation. A la place Godechot, il glisse sur une plateforme de bois et traverse un bassin d'eau en forme de cercle. L'installation parc + ride est ainsi marquée par des mesures constructives.

Nantes: Der Cour des Cinquante Otages ist ein einladendes Podium für das öffentliche Stadtleben im Zentrum. Mitten auf diesem Podium gleitet die Stadtbahn.

Nantes: la Cour des Cinquante Otages, véritable scène pour la vie publique urbaine au centre-ville, est traversée par le tram en son milieu.

hen. Dabei setzt sich auch die hohe Qualität der städtebaulichen Gestaltung uneingeschränkt fort.

Diese hohe städtebauliche Qualität und die Konsequenz bei der Realisierung neuer Systeme sind deswegen beachtlich, weil in derselben Zeit neue Systeme im Ausland eher zögerlich realisiert wurden (zum Beispiel in Italien) oder – insbesondere bei den zahlreichen Stadtbahnen in Deutschland – mit Abstand keine derartige Gestaltqualität aufwiesen. Inspiriert von Frankreich, besteht nun auch in der Schweiz die erfreuliche Tendenz, neue Strecken sorgfältiger zu gestalten, was sich insbesondere im Glatttal zeigt.

Das Tram als Motor der Reurbanisierung

Die neuen Tramstrecken in Frankreich werden als umfassende «urbane Projekte» behandelt. Ganz bewusst wird der Umfang der Baumassnahmen dazu genutzt, die Stadträume zu überdenken und die notwendige Umgestaltung von Fassade zu Fassade zu nutzen, um die Stadträume ästhetisch und funktional aufzuwerten. Ziel ist eine Reurbanisierung mit ansprechenden und menschlichen Stadträumen in den Zentren, aber insbesondere auch in den Ausfallstrassen und Wohnquartieren. Es ist dabei erstaunlich, wie beherzt breite Ausfalltrassen zugunsten der Tramfahrbahnen radikal zurückgebaut werden. Dabei erfolgt eine Ausweitung der Flächen für Rad- und Fusswege, und bei ausreichender Breite der Stadträume ist die Anlage eines Rasengleises und begleitender Baumreihen selbstverständlich. Der Eindruck einer «Tramallee» erfreut die Anwohner, da das Tram ihnen einen grünen Park vor die Haustür bringt. Augenscheinlich ist dies in Paris auf der «petite

Cette qualité exceptionnelle des aménagements et la résolution mise à réaliser de nouveaux réseaux sont d'autant plus remarquables que durant la même période, et à l'étranger, la réalisation de nouveaux réseaux n'a eu lieu qu'avec circonspection (par exemple en Italie) et qu'une telle qualité des aménagements – en particulier pour ce qui concerne les nombreux «Stadtbahnen» en Allemagne – est loin d'y avoir été atteinte. Inspirée du modèle français, une tendance réjouissante se manifeste actuellement en Suisse, visant à accorder plus de soin à l'aménagement des lignes, à l'exemple des réalisations effectuées dans la Vallée de la Glatt.

Le tram comme moteur de la réurbanisation

Les nouvelles lignes de tram en France sont traitées en tant que «projets urbains» globaux. Délibérément, l'étendue des travaux est mise à profit pour repenser les espaces urbains et utiliser les aménagements nécessaires de façade à façade pour requalifier esthétiquement et fonctionnellement les espaces publics. L'objectif visé est une «réurbanisation» avec des espaces publics attractifs et à l'échelle humaine dans les centres-villes, mais aussi dans les quartiers d'habitation, et sur les voies d'entrée et de sortie d'agglomération. Il est étonnant de voir avec quelle détermination de larges boulevards sont radicalement rétrécis au profit des voies de tram. Pour cela, les surfaces dédiées aux piétons et aux cyclistes sont élargies; quand les emprises disponibles le permettent, l'engazonnement de la plate-forme et la plantation d'arbres vont de soi. L'impression d'une «allée du tram» réjouit les riverains, le tram leur amenant une «bande de verdure» devant leur porte. Ceci apparaît clairement à Paris sur la «petite ceinture» (nouveau tram T3), où l'espace public, fortement

ceinture» (neues Tram T3), wo der stark belastete Stadtraum einer Ringstrasse radikal umgestaltet und zu einem wahren Boulevard aufgewertet wurde.

Ein neues Zentrum für Nantes

Nantes hat die Einführung der zweiten Tramlinie 1992 zum Anlass genommen, den zentralen «Cour des Cinquante Otages» komplett neu zu gestalten. Dieser breite und lang gestreckte Stadtraum auf einem verfüllten Arm des Flüsschens Erdre war bisher mit bis zu acht Fahrspuren, Parkplätzen und einigen verlorenen Platanen eine trennende Stadtautobahn zwischen Alt- und Westvorstadt. Mit Einführung des Trams wurde hier von Bruno Fortier eine «nouvelle centralité» geschaffen, die nun als Bindeglied und Nahtstelle fungiert. Mitten auf dieser Bühne des Stadtlebens mit Flaneuren, Cafés und Freisitzen gleitet das neue Tram entlang. Abweichend von klassischen Traditionen wurde der Stadtboden hier nicht geometrisch gestaltet: Kreisel, Fahrbahnen und Fusswege greifen dynamisch bestimmte Linien auf. Ein Vorgehen, welches in seiner Konsequenz bei diesem Stadtraum durchaus überzeugen kann.

Die 2000 verlängerte Linie 1 bildet hingegen auf komplett grünem Trassee das Rückgrat für ein im Entstehen begriffenes Gewerbegebiet. Die Haltestellenbereiche sind dabei als «Mikro-Parks» individuell gestaltet. Der Endpunkt dient als Park+Ride-Platz und Umsteigeknoten Bus–Tram, er ist mit einer markanten Wartehallenkonstruktion als Merkzeichen in der diffusen Stadtlandschaft verortet.

Montpellier und die Schwalben des Südens

Nachdem der Bürgermeister von Montpellier das neue Tram auf dem Place Kleber in Strassburg sah, entschied er, das Tram auch über Montpelliers zentralen Place de la Comédie fahren zu lassen. Seither liegen die Schienen in der Platzoberfläche, als wären sie präzise in den

exposé aux nuisances sonores et atmosphériques d'une voie de ceinture, a été radicalement transformé et revalorisé en un véritable boulevard urbain.

Un nouveau centre pour Nantes

Nantes a profité de l'ouverture de sa deuxième ligne de tram en 1992 pour réaménager complètement sa «Cour des Cinquante Otages» situé au centre-ville. Cet espace public de configuration large et allongée, sis sur un bras remblayé de la rivière Erdre, constituait jusqu'alors, avec jusqu'à huit voies de circulation, des zones stationnement et quelques platanes perdus, une autoroute scindant la vieille ville des quartiers ouest. Avec l'implantation du tramway, Bruno Fortier a créé une «nouvelle centralité» qui fait aujourd'hui office d'articulation et de suture. En plein milieu de ce décor théâtral urbain avec ses flâneurs, cafés et terrasses, «file» le nouveau tram. Divergeant des traditions classiques, le sol n'a pas été calepiné de façon géométrique: ronds-points, chaussées et trottoirs reprennent de manière dynamique certaines lignes. Une formule qui, appliquée résolument, s'avère parfaitement convaincante sur cet espace public.

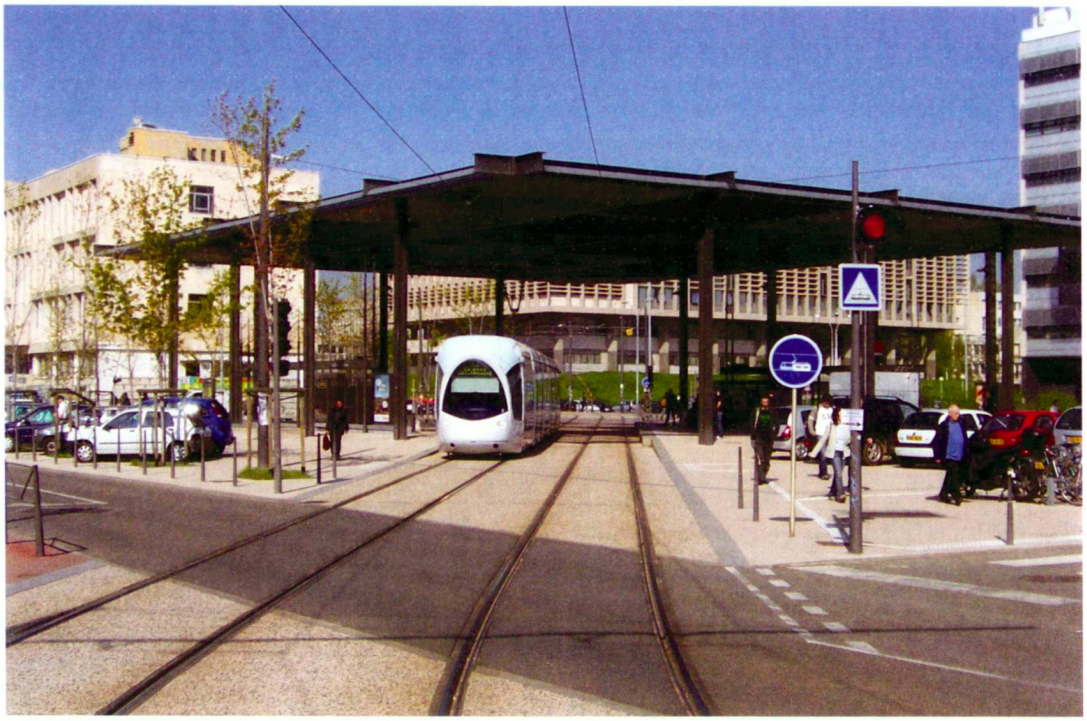
La ligne 1 prolongée en 2000 constitue, avec sa plate-forme engazonnée sur toute la longueur de son tracé, l'épine dorsale pour la zone d'activités en projet. Les stations sont aménagées de manière individuelle comme des «microparcs». Le terminus sert de parc relais et de pôle d'échange tram-bus. L'architecture proéminente de la station constitue un signe au sein d'un tissu urbain diffus.

Montpellier et les alouettes du sud

Après avoir vu le nouveau tram sur la place Kléber à Strasbourg, le maire de Montpellier décida de laisser le tram traverser la place de la Comédie au cœur de la ville. Depuis lors les rails sont posés dans la place comme s'ils étaient précisément incrustés dans le revêtement, les stations, plateformes en bois de facture légère, semblent flotter au-dessus du sol de la place; le tram circule entre les espaces publics et les terrasses de cafés. Le de-

Neben dem Zentrum von Nantes (linkes Bild) hat die Stadtbahn auch an der Peripherie neue Gestaltqualitäten gebracht. Die Gleise besitzen die Qualität eines Rasenteppichs.

A la périphérie aussi, le tram a apporté une haute qualité d'aménagement. Les lignes de tram ont l'allure d'une pelouse soignée.



Lyon: Im Gegensatz zu den markanten Stadtplätzen auf der Presqu'île weisen die Stadtbahnlinien in den östlichen Gebieten eine eher schlichte, aber im Detail saubere und ansprechende Gestaltung auf, mit markanten Elementen, wie der «Tramallee».

Lyon: contrairement à l'aménagement marquant des places urbaines de la Presqu'île, les lignes de tram dans les quartiers est de la ville sont plus sobres, mais aussi plus claires et attirantes dans leur conception, avec quelques éléments forts comme «l'allée du tram».

Bodenbelag eingeschnitten, die Haltestellen schweben als leichte, hölzerne Podeste über der Platzoberfläche, und zwischen den Cafés und den Stadträumen fährt das Tram. Das markante Design der dunkelblauen Fahrzeuge mit weissen Schwalben harmoniert mit dem lokalen gelblichen Kalkstein der umliegenden Gebäude, und das Design von Garouste und Bonetti findet sich sogar auf den Fahrkarten wieder. Spektakulär ist auch die Gestaltung des place Godechot: auf dem Vorplatz eines Krankenhauses in der «Zwischenstadt» ohne klare städtebauliche Strukturen fährt das Tram in einem neuen Kreisverkehr mitten durch einen Brunnen, der von einer grossen ringförmigen Pergola verortet wird. Das Flair dieses mediterranen Trams ist nach wie vor atemberaubend.

Gestaltung im Spannungsfeld von Serialität und Individualität

Alle Städte sind bemüht, die neuen Tramsysteme trotz weitgehender technischer Serialität zu «personalisieren». Damit wird eine eigene Identität angestrebt, welche die Identifikation der Bevölkerung mit «ihrem» Tram ermöglicht. Diese Personalisierung erfolgt einerseits über die Gestaltung des Trassees, augenscheinlicher aber durch das Fahrzeug. In Orléans ist das Fahrzeug in goldmetallic («sable de la Loire») gehalten und kann so visuell mit den Sandsteinfassaden verschmelzen. In Lyon soll das Fahrzeug mit der eigenwilligen Kopfform als «Seidenraupe» an die Tradition der Textilindustrie erinnern, während die hölzerne Beplan-

sign marquant des rames bleu foncé, ornées de hirondelles blanches, s'harmonise avec le coloris jaune de la pierre calcaire locale des façades environnantes; le design signé Garouste et Bonetti se retrouve même sur les titres de transport. A noter également l'aménagement spectaculaire de la place Godechot: devant un hôpital de la «ville intermédiaire» sans structures urbaines définies, le tram traverse une fontaine entourée d'une pergola circulaire, sur un rond-point nouvellement aménagé. Le look de ce tramway méditerranéen est époustouflant.

Aménagement entre sérialité et individualité

Malgré une certaine sérialité sur le plan technique, toutes les villes s'efforcent de personnaliser leurs réseaux de tramway. L'objectif est d'atteindre une identité propre qui rende possible l'identification des habitants avec «leur» tram. Cette personnalisation s'effectue d'une part au travers des aménagements urbains le long de la ligne, et plus visiblement encore au travers du design des rames.

Mulhouse: Einige Haltestellen wurden mit einprägsamen, farblich unterschiedlichen Bögen verortet, welche gleichzeitig auch die Fahrleitung tragen.

Mulhouse: certains des arrêts-tram sont marqués par des arches de différentes couleurs, servant simultanément de support pour les alimentations électriques aériennes.

kung in Marseille maritime Traditionen widerspiegelt. Einheitlich weisen alle Fahrzeuge grosse Fensterflächen und meist weiche Formen auf, um besser mit der Umgebung zu verschmelzen: das Tram wird damit zum rollenden Schaufenster.

Harmonischer Ausgleich von Ästhetik und Funktion

Durch den gleichberechtigten Einbezug von Urbanisten und Landschaftsplanern in den Entwurfsprozess ist es möglich, sowohl funktionale wie auch ästhetische Anforderungen an die Infrastruktur weitgehend gleichrangig zu behandeln. Sichtbar wird dies zum Beisspiel an den schlichten Fahrleitungsanlagen, bei denen Masten und technische Elemente, wie Vorrichtungen zur Nachspannung des Fahrdrahts, einer entsprechenden Gestaltung zugeführt werden. Auch für die Auswahl und Anordnung der Bodenmaterialien im Gleisbereich wird viel Sorgfalt aufgebracht. Im Ergebnis fügt sich das Trassee als integraler Bestandteil logisch in den Gestaltungskontext des Stadtbodens ein.

Die französischen Städte haben mit der Inbetriebnahme neuer Tramsysteme die einmalige Chance genutzt, zahlreiche Stadträume erheblich aufzuwerten und durch eine hochwertige städtebauliche Gestaltung Impulse zur Revitalisierung von Zentren, Ausfallstrassen und Wohnquartieren zu geben.

A Orléans, la rame est de couleur métallique doré («sable de la Loire») et se fond ainsi visuellement avec les façades de grès. A Lyon, la tête de rame avec sa forme singulière de «ver à soie» cherche à rappeler la tradition textile de la ville, alors qu'à Marseille l'effet «lattage de bois» reflète la tradition maritime. Toutes les rames ont en commun de grandes vitres et des formes aux lignes organiques afin de mieux se fondre dans le paysage: le tram devient ainsi une vitrine roulante.

Un équilibre harmonieux entre esthétique et fonction

Grâce à l'implication à part égale des urbanistes et architectes-paysagistes dans la procédure de conception, il est possible de traiter au même titre les contraintes fonctionnelles et esthétiques relatives aux nouvelles infrastructures. Cela concerne par exemple les caténaires, les mâts et les dispositifs techniques comme l'appareil tendeur pour la régulation du fil de contact, qui peuvent être conçus de manière élégante. Le choix et le calepinage des matériaux au sol sont également effectués avec beaucoup de soin. Il en résulte des voies paraissant s'intégrer logiquement dans le contexte du sol urbain.

Avec l'implantation de nouveaux réseaux de tram, les villes françaises ont saisi l'opportunité unique de revaloriser considérablement de nombreux espaces publics; par des aménagements urbains qualitativement élevés, elles ont stimulé activement la revitalisation des centres villes, des voies de sortie d'agglomération et des quartiers d'habitation.