

ÖV-Förderung: Die Stadt auf die Schiene bringen Tramrenaissance in Europa und in der Schweiz

Der Trend weg vom Auto und hin zum öffentlichen Verkehr ist deutlich erkennbar. Gemäss dem Städtevergleich Mobilität 2012 ist der ÖV-Anteil in den drei grossen deutschschweizer Städten Basel, Bern und Zürich mit ca. 30% der täglichen Wege deutlich höher als der MIV (ca. 20%). Insbesondere dem städtischen Schienenverkehr per Tram und S-Bahn kommt hierbei grosse Bedeutung zu. Die „Renaissance des Trams“ in vielen Städten Europas und auch in der Schweiz wurde in letzter Zeit öfter thematisiert. An der Fachtagung Stadtverkehr „Von den Besten lernen“ wurden neben der Fussgängerstadt Kopenhagen und der Velostadt Amsterdam auch vorbildliche Tramprojekte aus Frankreich (u.a. Strasbourg) vorgestellt. Insgesamt 23 moderne Tramnetze sind in den letzten Jahren in fast allen französischen Grosstädten entstanden. Dabei konnten grosse Umlagerungseffekte vom Auto auf den ÖV sowie auf den Fuss- und Veloverkehr festgestellt werden. Gemäss der umfassenden VCÖ-Publikation „Die Stadt auf Schiene bringen“ birgt das Tram neben den verkehrlichen Effekten ein grosses Potenzial für die Stadt- und Regionalentwicklung. Dies konnte z.B. mit den Linienenerweiterungen in Bern (Tram Bern-West), Genf (Bernex, CERN) und Zürich (Glattalbahn) umgesetzt werden. (Sprache: de)

Weitere Informationen:

Fachtagung Stadtverkehr „Von den Besten lernen“ vom 22. April 2013 in Bern www.umverkehr.ch

VCÖ-Publikation „Die Stadt auf Schiene bringen“, Bestellung der Printausgabe (25.- €):

www.vcoe.at/de/shop/artikeldetails/kategorie/schriftenreihe/artikel/die-stadt-auf-schiene-bringen

Promotion des transports publics: mettre la ville sur les rails Renaissance du tram en Europe et en Suisse

La tendance est claire: les transports publics gagnent du terrain sur la voiture. Selon un comparatif des villes sur la mobilité, les villes de Bâle, Berne et Zurich ont une part de transports publics largement plus élevée que celle du trafic individuel motorisé, avec près de 30% de l'ensemble des déplacements quotidiens contre environ 20% pour la voiture. Le trafic ferroviaire par tram et par RER revêt ici une importance particulière. La «renaissance du tram» dans de nombreuses villes d'Europe et de Suisse a été souvent thématisée ces derniers temps. Lors du séminaire sur la mobilité urbaine «S'inspirer des meilleures pratiques», les projets exemplaires de tram en France (notamment à Strasbourg) ont été présentés aux côtés des villes piétonnes et cyclables de Copenhague et Amsterdam. Au total, 23 réseaux de tram modernes ont fait leur apparition durant les dernières années dans presque toutes les grandes villes françaises. Un report modal important a ainsi pu être observé, de la voiture vers les transports publics, mais aussi vers la marche et le vélo. En plus des effets en termes de trafic, une publication du VCÖ montre que le tram recèle un potentiel important pour le développement urbain et régional. Cela a notamment pu être mis en pratique avec les extensions de réseau à Berne, Genève et Zurich. (langue: allemand)

Pour plus d'informations:

Séminaire «S'inspirer des meilleures pratiques» du 22 avril à Berne

www.actif-traffic.ch

VCÖ (publications en allemand)

www.vcoe.at

01.05.2013

Séminaire sur la mobilité urbaine **S’inspirer des meilleures pratiques**

Villes européennes exemplaires en matière de transports publics et de mobilité douce



Lundi 22 avril 2013, de 9h à 16h15
Hôtel Bern, Zeughausgasse 9, 3011 Berne

www.actif-traffic.ch

Programme

- 09.00 Café / thé de bienvenue
- 09.30 Accueil par actif-traffic (FR/DE)
Yvonne Gilli, co-présidente d’actif-traffic
Thibault Schneeberger, co-secrétaire d’actif-traffic

Exemples de l'étranger

- 09.45 La renaissance des trams en France (DE)
Christoph Groneck, planificateur des transports, Bonn
- 10.30 Pause
- 11.00 Promotion de la mobilité piétonne à Copenhague (EN)
Joanna Mai Skibsted, planificatrice des transports, office de l'urbanisme, Copenhague
- 11.45 Des villes pour les cycliste aus Pays-Bas (EN)
Tom Godefrooij, Dutch Cycling Embassy, Utrecht
- 12.30 Buffet dinatoire

Transposition à la Suisse

- 13.45 Introduction aux ateliers par la modératrice
- A. Publicité innovante pour promouvoir la mobilité douce (DE)
Thomas Schweizer, Mobilité piétonne, et Pete Mijnsen, «Velojournal»
 - B. Quelles démarches politiques pour renforcer la place du vélo en Suisse? (bilingue)
Christoph Merkli et Jean-François Steiert, Pro Velo Suisse
 - C. Aménagement d'infrastructures de mobilité douce conviviales (DE)
Hans-Kaspar Schiesser, Union des transports publics UTP
 - D. La mobilité douce : une mobilité adaptée à la ville (FR)
Sébastien Munafò, Observatoire de la mobilité urbaine, Université de Genève
 - E. Meilleure exploitation du potentiel de TP dans les petites et moyennes villes (DE)
Christian Harb, actif-traffic
 - F. Projets de trams dans les villes de moyenne taille (DE)
Robert Furrer, ATE St. Gall, et Christoph Groneck, ingénieur des transports, Bonn
- 15.30 La ville idéale en 2050 (FR)
Christophe Gnaegi, Tribu Architecture Lausanne
- 16.00 Conclusion (DE)
- 16.15 Fin

Modération : Christa Mutter, journaliste et membre du Grand Conseil de Fribourg.
Tous les exposés sont interprétés vers l’allemand et le français.

Résumé du 1^{er} exposé

La renaissance des trams en France

Christoph Groneck, planificateur des transports, Bonn (Allemagne)

La France a introduit avec grand succès depuis les années 1980 de nouveaux systèmes de tram, alors que le tramway avait presque entièrement disparu des paysages urbains français. Début 2013, on compte déjà 23 réseaux de la seconde génération et d'autres réalisations sont soit prévues, soit en cours de réalisation. La France compte ainsi à son actif près d'un quart de tous les nouveaux réseaux de tramways au monde mis en service depuis les années 1970.

La ville de Nantes a lancé en 1981 en tant que pionnière les travaux de construction pour un tout nouveau système de trams. La ville disposant de très larges boulevards, un tracé de rails à ciel ouvert a pu y être construit sans rencontrer trop d'oppositions. Alors que le tram nantais touchait surtout les quartiers périphériques, à Grenoble, le réseau moderne de trams traverse la vieille ville de bout en bout. Strasbourg a perfectionné l'idée en 1994 avec un modèle novateur de tram.



La planification strasbourgeoise était en avance sur son temps. Dès le début, la conception ne visait pas « simplement » à établir un programme de transports publics, mais un véritable projet de développement urbain – avec l'idée de « reconquérir » le centre ville complètement dominé par les voitures individuelles. En parallèle avec la construction du réseau de trams, le trafic automobile a été complètement réorganisé et fortement restreint au centre-ville. Le trafic de transit y a été interdit. L'espace ainsi libéré a été affecté non seulement au tram, mais aussi à de nouvelles zones piétonnes. Le tram pénètre désormais dans le « salon » de la ville, avec pour conséquence la nécessité de réaménager certains sites et de consacrer une attention soutenue à tous les détails de conception des véhicules et de l'infrastructure des rails, afin de ne pas courir à

l'échec. Les véhicules à plancher surbaissé dans un design individualisé ainsi que des rails soigneusement intégrés à l'espace urbain donnent une image de marque des plus attrayantes à la capitale alsacienne. Dans les banlieues, les trams roulent en général en site propre sur des pistes accélérées, souvent encastrées dans du gazon. Strasbourg combine ainsi les avantages d'un tram presque « classique » dans la vieille ville avec ceux d'un RER dans les quartiers extérieurs.

Au début, le projet a certes suscité maints débats politiques et sociétaux, mais le succès vite affirmé auprès des passagères et passagers ainsi que l'embellissement et la plus grande animation au centre ville a vite fait taire les esprits chagrins. Durant les trois premières années après la mise en service de la première ligne, le nombre de passagers a cru de 43%, alors que celui des voitures a décliné dans le même temps de 17% au centre. La part modale des piétons, elle, a augmenté de 20%. Quelques années plus tard, l'inauguration d'une seconde grande ligne de trams a conduit à un report modal également très important. Le taux de couverture financier des transports publics a connu une forte hausse, suite au nombre accru de passagers dans les grands véhicules. Aujourd'hui, la ville est desservie par six lignes, qui transportent quotidiennement environ 300'000 personnes.

Au final, Strasbourg est devenue « le » modèle à suivre pour de nombreuses autres villes, qui à leur tour misent désormais sur le tram pour devenir plus conviviales. Toutes ces villes ont repris et continuent à développer une vision intégrée de la planification des transports et de l'aménagement urbain.

Stadt	Fahrgäste 1999 in Mio.	Fahrgäste 2007 in Mio.	Fahrgäste 2010 in Mio.	Differenz 1999/2010	Wichtigste Neubaumaßnahmen
Bordeaux	64,5	84,6	102,0	+58 %	● Drei neue Straßenbahnlinien (2003ff)
Lille	100,3	135,0	154,6	+56 %	● Erweiterung VAL-Metro (1999/2000)
Lyon	255,2	357,7	370,3	+45 %	● Vier neue Straßenbahnlinien (2000ff) ● Erweiterung Metronetz (2000) ● Ausbau Obus (2006ff)
Montpellier	28,8	53,8	62,2	+116 %	● Zwei neue Straßenbahnlinien (2000/06)
Nantes	82,3	109,5	113,1	+37 %	● Eine neue Straßenbahnlinie (2000) ● Erweiterung Straßenbahnnetz (2000ff) ● Neue Busway-Linie (2006)
Orléans	16,1	25,8	26,4	+64 %	● Eine neue Straßenbahnlinie (2000)
Rennes	33,4	63,5	68,0	+104 %	● VAL-Metro (2002)
Straßburg	63,0	89,3	100,3	+59 %	● Zwei neue Straßenbahnlinien (2000) ● Erweiterung Straßenbahnnetz (2007ff)

Evolution du nombre de passagers entre 1999 et 2010 dans les villes avec de nouveaux trams et métros

Dr.-Ing. Christoph Groneck

L'expert en transports publics allemand Christoph Groneck connaît comme peu d'autres les histoires à succès des projets de trams en France, sujet qu'il a analysé dans sa thèse de doctorat : «*Neue Strassenbahn-systeme in Frankreich /Nouveaux systèmes de trams en France*». Il a depuis publié d'autres livres sur des systèmes de transports publics de proximité en Europe. Outre son activité de planificateur des transports, il enseigne depuis 2013 à l'université de Wuppertal la planification des transports de proximité en Europe.

Contact :

Dr.-Ing. Christoph Groneck
Rudolf-Hahn-Str. 45
D-53225 Bonn
christoph@groneck.de
www.groneck.de

. mobilität mit zukunft



Die Stadt auf Schiene bringen

Die Stadt auf Schiene bringen

Für die Städte und ihre Ballungsräume sind weitere, starke Bevölkerungszuwächse prognostiziert. Damit steigen auch die Anforderungen, hochwertige und umweltverträgliche Mobilität durch ein leistungsstarkes Angebot im Öffentlichen Verkehr sicherzustellen. Modernen Schienenverkehrsmitteln kommt aufgrund ihrer hohen Transportkapazität besonders bei der Mobilitätssicherung zwischen Kernstädten und Umland eine zentrale Rolle zu.

Die Publikation zeigt, wie angesichts der schnell steigenden Nachfrage im Öffentlichen Verkehr Straßenbahn, U-Bahn und S-Bahn eingesetzt, verbessert und ausgebaut werden können. Es wird dargelegt, warum mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, mehr Transportkapazität bedeutet, genauso wie bessere Energieeffizienz, geringeren Flächenverbrauch und eine deutlich bessere Klima- und Umweltbilanz sowie den wichtigen Beitrag der Raumplanung dazu.

Die Publikation stellt zudem erfolgreiche S-Bahn-Systeme und Straßenbahnerweiterungen vor, wie sie in den meisten Ballungsräumen Österreichs in den letzten Jahren begonnen wurden. Ein Blick auf Beispiele in der Schweiz, Frankreich und Deutschland rundet das Bild ab.

Getting urban public transport on track

The strong population growth in cities and their suburbs is expected to continue. This underlines the need for appropriate public transportation systems that permit environmentally sound mobility structures of high quality. Due to their transport capacities, modern rail vehicles will play a key role, especially with regard to ensuring mobility between urban centres and their suburbs.

This publication describes how tramway, underground and suburban train systems can be improved and expanded in order to respond to the rapid rise in demand for public means of transportation. It explains why a promotion of rail-based systems will increase transport capacities, raise energy efficiency and reduce land use as well as carbon and ecological footprints. Finally, the link to spatial planning is described.

Furthermore the publication presents successful suburban train systems and tramway expansion projects which have been started in the majority of Austria's urban agglomerations in recent years. Examples from Switzerland, France and Germany complete the picture.

Mettons sur les rails les transports urbains

D'après les pronostics, la population des villes et de leurs banlieues ne cessera de croître. Ceci exige une amélioration de la performance de l'offre des transports publics afin de garantir une mobilité de qualité et respectueuse de l'environnement. Ce sont les moyens de transport par rail modernes qui, en raison de leur grande capacité de transport, joueront un rôle central dans la garantie de la mobilité, surtout entre les centres urbains et la périphérie.

La présente publication de la VCÖ démontre en détail comment améliorer et développer les réseaux de tramway, de métro et de trains express régionaux pour faire face à la demande rapidement croissante en transports publics. Elle expose pourquoi le transfert d'une part plus importante des transports sur les rails augmente la capacité de transport, améliore l'efficacité énergétique ainsi que le bilan climatique et écologique, réduit l'utilisation du sol et discute la contribution de l'aménagement du territoire dans ce contexte.

La publication de la VCÖ présente des systèmes réussis de trains express régionaux ainsi que des projets d'expansion de réseaux de tramway abordés dans la plupart des agglomérations urbaines de l'Autriche au cours de ces dernières années. L'image est complétée par des exemples de la Suisse, de la France et de l'Allemagne.



UW785