Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 104 (1986)
Heft: 47

Artikel: Banlieue de Paris: Wachstumsbewältigung trotz historischer Bindungen
Autor: Scherrer, Hans U.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-76312

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: 14.07.2025

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

Banlieue de Paris

Wachstumsbewältigung trotz historischer Bindungen

Hans U. Scherrer, Uerikon

Immer wieder beeindruckt Paris durch seine recht homogene Bausubstanz, welche zu einem grossen Teil aus der letzten Jahrhundertwende und früher datiert. Erst nach dem zweiten Weltkrieg setzte auf die Metropole, auf die zentralistische Hauptstadt des Landes, erneut ein starker Wachstumsdruck ein. Mit Rücksicht auf die erhaltenswerte alte, auch durch den Krieg kaum beeinträchtigte Bausubstanz mussten neue Wege gesucht werden, um diesen Entwicklungsdruck aufzufangen.

Diesen städtebaulichen Fragestellungen und deren Lösungsansätzen galt die diesjährige Studienreise der Zürcher Studiengesellschaft für Bau- und Verkehrsfragen (ZBV). Ausserdem befasste sich eine Exkursion mit dem Automatischen Leichtzug (Véhicule Automatique Léger - VAL) in Lille, worüber H. B. Barbe im anschliessenden Beitrag berichtet (Seite 1202).

Ausgang

Frankreich war bekanntlich schon immer sehr zentralistisch auf Paris ausgerichtet. Dies begründete bereits zur Zeit der Monarchie die hervorragende Bedeutung der Landeshauptstadt. Der demographische Druck auf Paris hielt sich jedoch im Verlaufe des letzten Jahrhunderts und bis zum Zweiten Weltkrieg in relativ bescheidenen Grenzen, da einerseits die Bevölkerung im Vergleich zu den ausgesprochenen Industrieländern wenig zunahm, und ausserdem die Binnenwanderung und der Zustrom zu den Städten, gerade wegen der starken Verwurzelung im Primärsektor, vergleichsweise gering war. Paris konnte organisch wachsen.

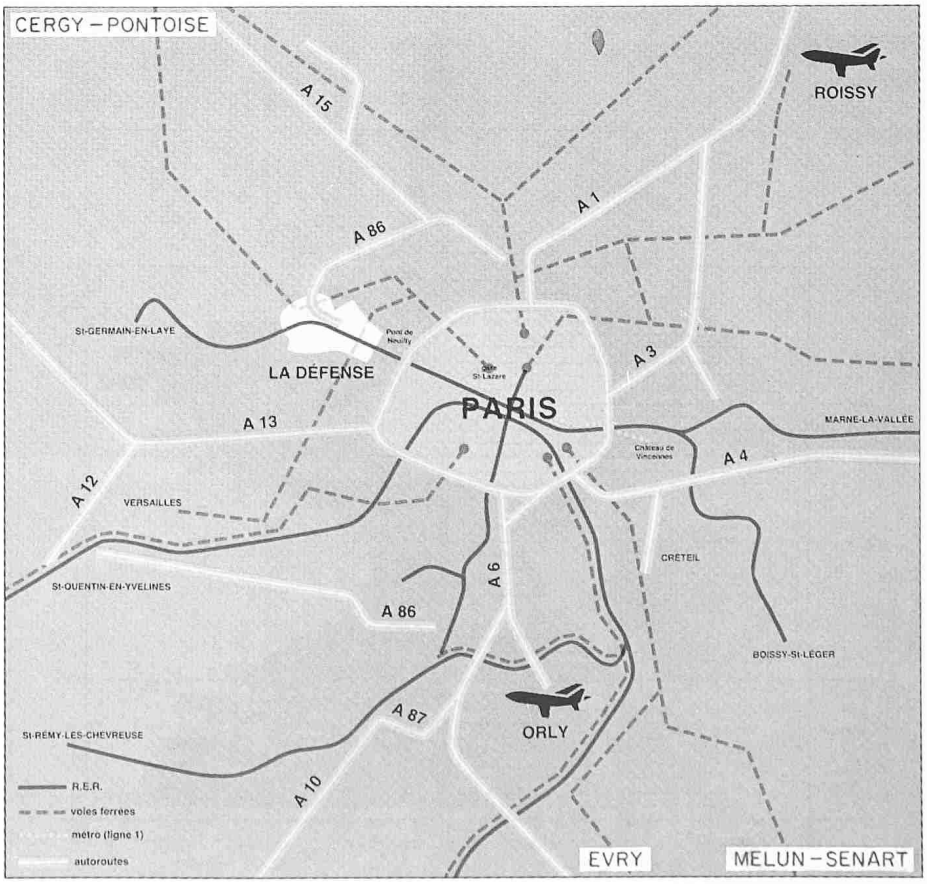
Erst nach dem Zweiten Weltkrieg setzte auch in Frankreich ein neuer, enormer Wachstumsschub auf die Metropole ein. Die städtebauliche Verpflichtung zur Erhaltung der homogenen Bausubstanz schloss eine Erneuerung und quantitative Erweiterung des Volumens innerhalb weiter Teile der Stadt praktisch aus.

Unter dem Druck der Zuwanderung setzte bald eine rasche, teils aber eher unkontrollierte Bautätigkeit ein. Sie wurde durch staatliche Förderungsmassnahmen wie soziale Wohnbauprogramme («Habitat à loyer moderé») oder Ausgliederung von besonderen Bebauungszonen («Zone d'urbanisation prioritaire») noch beschleunigt und manifestierte sich dann vornehmlich in schubweisen Blocksiedlungen, den sogenannten «grands ensembles». Diese zeichnen sich - wie übrigens auch anderswo - durch erschreckende Lebensfeindlichkeit aus: Bewohner fast ausschliesslich Pendler, grosse Distanzen zum Arbeitsplatz in Paris, völlig ungenügende Verkehrsinfrastruktur, unbefriedigende Versorgung mit Bedarfsgütern, mit medizinischen, sozialen und kulturellen Leistungen, mangelnde Möglichkeiten zur Schulung, Bildung und Freizeitgestaltung, oft stereotype, eintönige räumliche Gestaltung, - und aufgrund all dieser Charakteristiken fast zwangsläufig Bildung sogenannter «Schlafstätten» in völliger sozialer und räumlicher Isolation.

Gewissermassen aus diesem Missstand heraus erwuchs die Idee der *Villes Nouvelles.* Durch diese autonomen, mit einem umfassenden und ausgewogenen Angebot versorgten neuen Städte im Umkreis der bestehenden Metropolen sollten diese von ihrem Wachstumsdruck «entlastet» werden. Es galt auch, den drohenden Verdichtungs- und Konzentrationsproblemen, verbunden mit Spekulationen, unkontrollierter Planungs- und Bautätigkeit usw. einen wirksamen Riegel zu schieben [1, 2].

So sollten von den 9 im ganzen Land geplanten *Villes Nouvelles* deren 5 in einem Gürtel (30 bis 40 km) rund um Paris angesiedelt werden. Dieser Gürtel entspricht gemäss dem in den frühen 60-er Jahren erarbeiteten Richtplan («Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris» - SDAURP) der sogenannten «Grande Couronne», welche nun seither auch den Hauptanteil des Einwohnerzuwachses ausweist (vgl. Tabelle 1 und Bild 1). Demgegenüber zeigt der eigentliche Stadtkern von Paris eine typische, wie auch in anderen Grossstädten zu beobachtende Abnahme der Einwohnerzahl.

Bild 1. Paris und Umgebung



Konzept der «Villes Nouvelles»

Nach den unbefriedigenden Erfahrungen aus den oben erwähnten Vororts-Siedlungen sollten nun die *Villes Nouvelles* auf einer wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Ausgewogenheit und vor allem Eigenständigkeit aufbauen. Die Umsetzung der Idee – des «grossen Planungs-Wurfes» – in die Wirklichkeit muss man selbstverständlich unter den spezifischen Voraussetzungen betrachten, wie sie in Frankreich gelten.

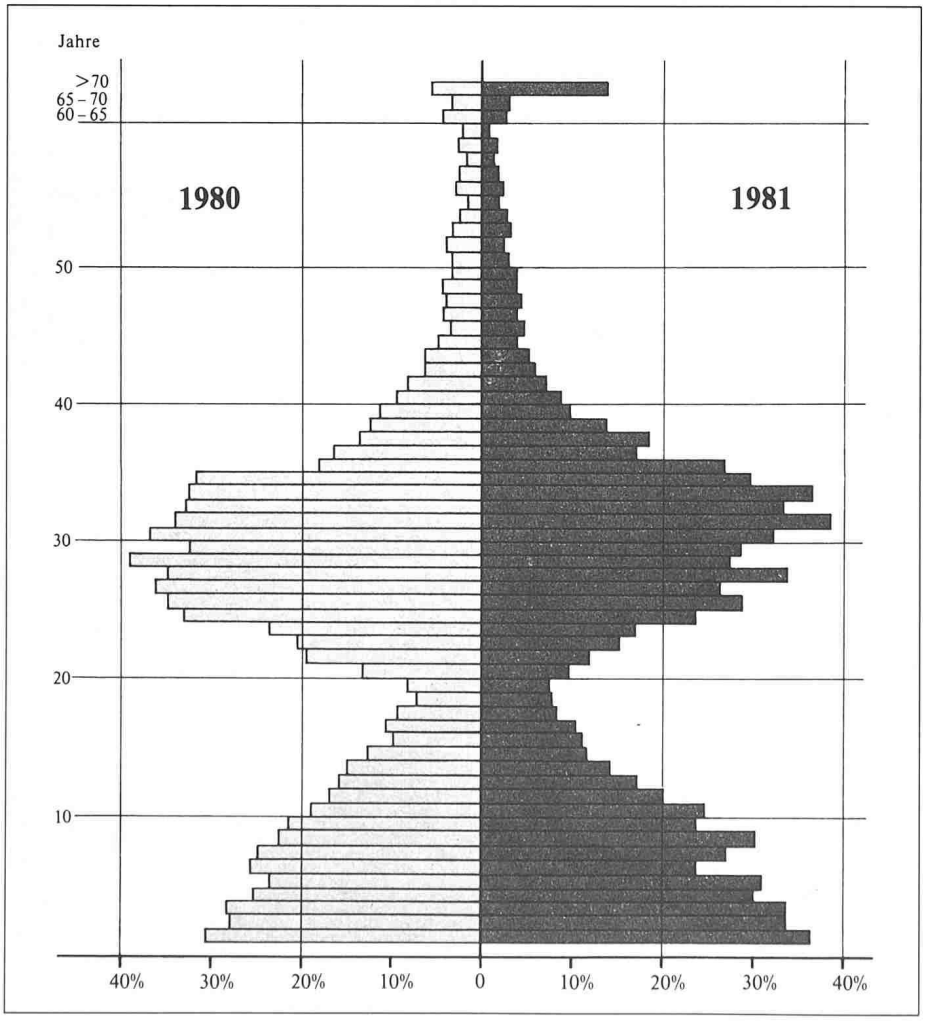
Da es auch in Frankreich kein «Leer-Land» mehr gibt, wurden die *Villes Nouvelles* inmitten bestehender Kommunen angelegt, welche dann gewissermassen in das Konzept «integriert» wurden. Der Entscheid zur Verwirklichung dieser Städte wurde für Frankreich bezeichnenderweise von der Zentralregierung gefällt, ohne dass die betroffenen Gemeinden sehr viel Mitsprache über Standort usw. ausüben konnten. Wenn man an die Hürden unserer föderalistisch-schweizerischen Verhältnisse denkt, so ist leicht ersichtlich, dass die Verwirklichung solch umfassender Pläne vermutlich nur auf dieser Basis überhaupt erst möglich ist.

Auch die Realisierungs-Sequenz ist vielleicht bezeichnend: Zunächst wurden die öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Verwaltung, Kultur- und Sporteinrichtungen, Versorgunszentren usw. geschaffen, bevor (ab 1972/73) die Baugenehmigungen für die Wohnbauten erteilt wurden.

	1962	1968	1975	1980	1962/1980
Department Seine (Stadtkern Paris)	2790	2591	2291	2050	−26,5%
Petite Couronne	3441	3835	3978	3868	+12,4%
Grande Couronne	2238	2824	3596	4144	+85,5%
Region Paris	8468	9250	9865	10062	+18,8%

Tabelle 1. Die Bevölkerungsentwicklung in der Region Paris seit 1962, (in 1000 Einwohner), Quelle: [4]

Bild 2. Altersstruktur der Bevölkerung einer der Villes Nouvelles am Beispiel von Cergy-Pontoise (aus [2])



Die *Villes Nouvelles* gehen alle vom gleichen Grundkonzept aus. Vor allem sollten die Arbeitsplätze und der Freizeitraum näher zu den Wohnzonen gebracht werden. Daher wird sehr darauf geachtet, nebst den erwähnten zentralen Einrichtungen nach Möglichkeit auch die Arbeitsplätze im Gleichschritt mit der Entwicklung der Wohnplätze zu halten (vgl. Tabelle 2).

Nebst den neu geplanten und inzwischen errichteten Zentren der *Villes Nouvelles* sollten selbstverständlich die früheren Einrichtungen und bisherigen Dorfkerne erhalten bleiben und im gesamten Plan integriert werden.

Die besuchten Villes Nouvelles

Von besonderem Interesse sind die abweichenden Entwicklungen, welche die verschiedenen *Villes Nouvelles* trotz eigentlich gleichlautender Planungsvorgaben mittlerweilen erfahren haben. Bis zu einem gewissen Grad lässt sich, mindestens aufgrund der örtlichen, fachkundigen Führungen, auch ein gewisser Konkurrenzgeist zwischen den einzelnen Städten herausspüren. Die ZBV-Studiengruppe hatte Gelegenheit, drei solche *Villes Nouvelles* zu besuchen. Es ist hier nicht der Raum, auf mehr als nur einige allgemeine Eindrücke einzutreten:

Cergy-Pontoise: Diese rund 30 km nord-westlich von Paris gelegene Neustadt erstreckt sich mit 286 ha über ein ziemlich ausgedehntes Gebiet von elf ursprünglich eigenständigen Gemeinden und zählte 1968 rund 40 000 Einwohner und 15 000 Arbeitsplätze. Im Jahre 1985 waren es bereits rund 127 000 Einwohner mit 57 000 Arbeitsplätzen. Erklärtes Ziel ist es, hier eine möglichst grosse Autonomie zu erreichen und der eigenen Bevölkerung genügend Arbeitsplätze zu bieten. Bei 45% Berufstätigen wäre dies rechnerisch in der Tat erfüllt; dennoch arbeiten von den Berufstätigen nur 56% am Ort, die übrigen pendeln weg und das Manko bei den Arbeitsplätzen wird von Zu-Pendlern bestritten.

Dass sich hier ein Leben besonderer Prägung ergeben muss, wird u.a. auch durch die ganz atypische Altersstruktur dokumentiert (vgl. Bild 2), bei der die Altersgruppen über 40 und die Teenager extrem untervertreten sind.

Neue Städte vermitteln meist ein besonders reizvolles Betätigungsfeld für Architekten, oft unterschiedlichster Schulen. So hat beispielsweise der bekannte Architekt *Ricardo Bofill* auch in Cergy-Pontoise einen seiner aussergewöhnlichen Wohnbauten verwirklichen können (vgl. Bild 3).

Villes Nouvelles	Fläche in ha[1]	Einwohner[2] 1968	1975	1982	2000 (geplant)	Wohneinheiten 1981[3]	davon % privat	davon % kollekt.	Ind. Gew.-fläche ha	Büroflächen in m²
Cergy-Pontoise	10 479	53 445	82 993	113 329	500 000	28 200	38,0	62,0	286	255 000
Evry	5 001	33 180	51 226	77 510	150 000	16 500	21,5	78,5	158	288 000
Marne-la-Vallée	12 000	58 085	66 879	115 751	500 000	24 060	24,0	76,0	189	190 000
Melun-Sénart	17 265	65 709	92 335	115 273	400 000	15 820	53,0	47,0	162	25 000
St.-Quentin en Yvelines	10 817	41 415	96 838	151 376	400 000	30 800	33,0	67,0	288	230 000
Gesamt	55 562	251 834	390 271	573 239	1 950 000	115 380	34,0	66,0	1083	958 000

[1] Gesamtfläche unter Einbeziehung der älteren vorhandenen Bausubstanz.
[2] Erfasst die Einwohner der eigentlichen Ville Nouvelle und die der im Planungsgebiet der V.N. liegenden älteren Siedlungen.
[3] Neu geschaffene Wohneinheiten ohne Berücksichtigung der Art und Grösse. Einfamilienhäuser, Appartementhäuser in Reihe oder Block u.a. sind zusammengefasst.

Tabelle 2. Die Villes Nouvelles in Frankreich, Strukturdaten 1981, Quelle [4]

Evry: Ebenfalls etwa 30 km von Paris entfernt, aber im Süden situiert, konzentriert sich Evry auf eine kleinere neue Entwicklungsfläche als Cergy-Pontoise. Die in Tabelle 2 angegebenen Bevölkerungszahlen beziehen sich bereits schon wieder auf die neue «Agglomération Evry» mit insgesamt 27 bestehenden Gemeinden, während sich die Bebauungskennziffern auf den engeren Kern der Planungszone («Syndicat d'agglomération nouvelle» - SAN) bezieht, welcher nur 4 ursprüngliche Gemeinden umfasst und damit auch den stärksten Bevölkerungszuwachs von 8 000 (1968) auf 53 000 (1984) verzeichnet.
Ursprünglich war für den Endausbau die Ansiedlung von rund 300 000 Einwohnern geplant, inzwischen rechnet man jedoch mit einer angepassteren Zahl von 150 000 Einwohnern.

Auffallend war in Evry (trotz regnerischem Wetter am Besuchstag) der optimistische, zukunftsorientierte Geist, der teils durch die Führung (Ökonomin), aber auch sonst beim Besuch der zentralen Einrichtungen zu spüren war. Gerne und überzeugt wurde auf die Vorzüge verwiesen, welche mit den *Villes Nouvelles* im allgemeinen und in Evry im besondern erreicht wurden, so etwa die kurzen Pendlerdistanzen, das reichhaltige Angebot der öffentlichen Einrichtungen, die Wohnqualitäten und - das gehobenere Segment der Bevölkerungsschicht. Dies ist offensichtlich Folge einer frühen Weichenstellung durch die Gewinnung einiger erster, wichtiger Unternehmen, hier im Elektroniksektor, welche dann zwangsläufig weitere Zulieferungs- und Komplementärunternehmen aller Art nach sich ziehen, und selbstverständlich auch die entsprechend qualifizierten Arbeitnehmer erfordern (Ingenieure, Programmierer, Wissenschaftler, Forscher, dann in der Folge wiederum all jene Berufsgruppen, welche es zum Funktionieren des «autonomen Gebildes» braucht). Stolz verweist man auf Parallelen mit (den positiven Seiten von) Silicon Valley.

Immer wieder wurde als unabdingbare Voraussetzung für sich interessierende Industrien das Prädikat *non polluant* gebraucht. Auf die Frage, wo denn die umweltbeanspruchenden Industrien angesiedelt werden sollen, war die Antwort: ailleurs...

Melun-Sénart (Bild 5): Vielleicht bedingt durch die wiederum grössere flächenmässige Ausdehnung, die Entwicklung von zwar ansprechenden, aber ziemlich weit auseinanderliegenden Wohngebieten, den Mangel einer verbindenden Zentralität - war hier die Atmosphäre wieder ganz anders als Evry. Vielleicht etwas zu vereinfachend zusammengefasst, war mein Eindruck: Wohnen ja, - das Leben jedoch spielt sich irgendwie andernorts ab.

Hier dürfte die Zielvorgabe der autonomen Eigenständigkeit tatsächlich in Frage stehen und sich das Vorhaben vielleicht nicht viel weiter als zu einer zwar schönen Wohnstadt im Grünen, aber letzlich vielleicht doch nicht viel mehr als zu einer Schlafstadt bekannter Prägung entwickeln.

In der Tat wurde auch beklagt (Fach-Führung: franz. Soziologin, welche jedoch selbst im Zentrum von Paris wohnt), dass die Verwaltung Mühe hätte, im erwünschten Mass Arbeitsplätze heranzuziehen, und dass sie daher jetzt gezwungen seien, den (doch vorhandenen?) Druck auf die Bereitstellung von Wohnplätzen zu bremsen.

Bild 3. Wohnbauten von Architekt Ricardo Bofill in Cergy-Pontoise

Bild 4. Wohneinheiten in Evry

Bild 5. «Zentrum» in Melun-Sénart

Kartengruss aus Paris

Moralische Feststellung

Ich bin in Paris und finde
Eigentlich nur wenig Sünde.
Ob sie die, die von ihr singen,
Von zu Hause selbst mitbringen?

Walter Kyburz

Sonderfall Défense

Im Gegensatz zu den *Villes Nouvelles* erweist sich *La Défense*, hart an der Stadtgrenze von Paris gelegen, als ausgesprochenes Überlaufventil für die Arbeitsplätze der Metropole, obschon selbst hier Anstrengungen unternommen werden, auch Wohnplätze anzusiedeln. Die Bauordnung, welche die Errichtung von eigentlichen «Wolkenkratzern» zulässt, begünstigt zusammen mit der vorzüglichen Verkehrserschliessung die konzentrierte Nutzung durch den Tertiärsektor (vgl. Bild 6 und 7). Einige Stichworte zur Erschliessung: Staatsbahn SNCF, neue Untergrundbahn RER, Buslinien, Autobahnen, 25 000 Parkplätze, praktisch alles Untertag, - und nur 4 km von der Etoile entfernt!

Dennoch werden auch hier erhebliche Anstrengungen gemacht, Wohnplätze zur Verfügung zu stellen (vgl. Bild 8). Im «quartier des affaires», der eigentlichen Défense, finden sich bereits 20 000 Einwohner, in der unmittelbaren Umgebung 30 000 dazu. Allerdings arbeitet paradoxerweise der grösste Teil der Einwohner nicht in der Défense selbst, sind also doch wieder Weg-Pendler. Umgekehrt ist aber auch ein gewisser Stolz aus der Feststellung zu hören, dass die Défense eben auch als Wohnort seine Qualitäten bietet. (An einer Stelle wurden wir im dichtest überbauten «quartier des affaires» auf die einzigen, wenigen gewachsenen Quadratmeter (ursprünglichen?) Bodens aufmerksam gemacht.)

So werden auch hier erhebliche Anstrengungen unternommen, das gesellschaftliche, kulturelle und sogar das sportliche Angebot sicherzustellen und zu heben. In der Tat sind die Betätigungsmöglichkeiten in den verschiedensten Lebensbereichen vielfältig. «Integrales Leben» könnte man vielleicht die Devise nennen, - und man kann füglich attestieren, dass die Défense pulsiert und echt lebt (vgl. Bild 9).

Erneuerungen im historischen Paris

Zwei bemerkenswerte Ausnahmen in Sachen baulicher Erneuerungen in Paris selbst sind das «Centre Pompidou» und «Les Halles».

Ersteres erscheint inmitten der historisch gewachsenen Bausubstanz zwei-

Bild 6. La Défense: Die neue Achse

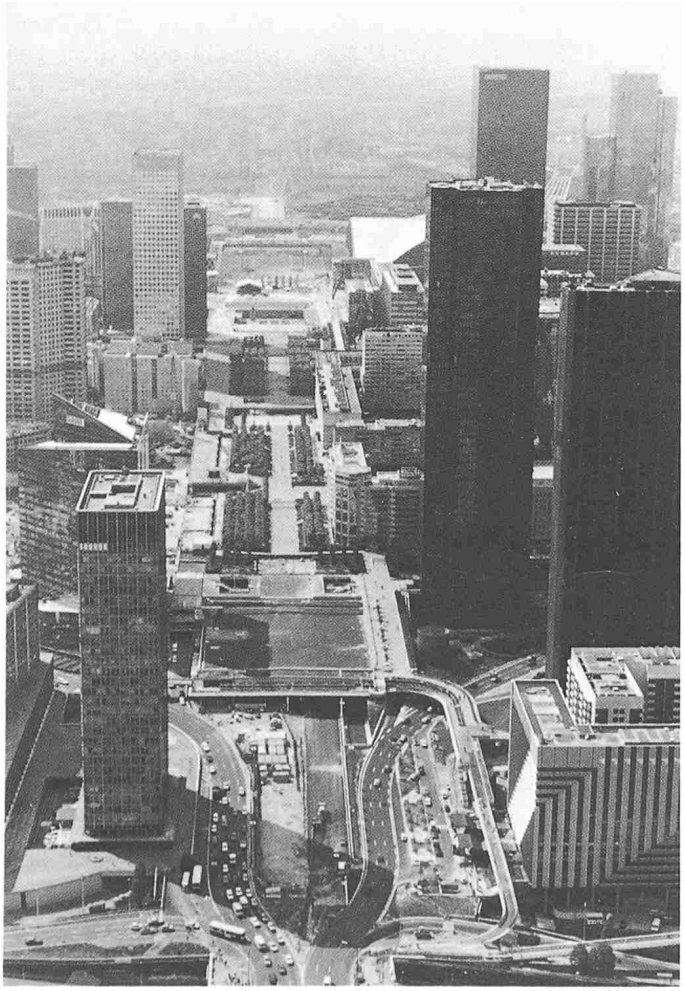


Bild 7. La Défense: Bürogebäude

Bild 8. La Défense: Wohnbauten

Bild 9. La Défense: Offene Verkaufsstände

Bild 10. Centre Pompidou

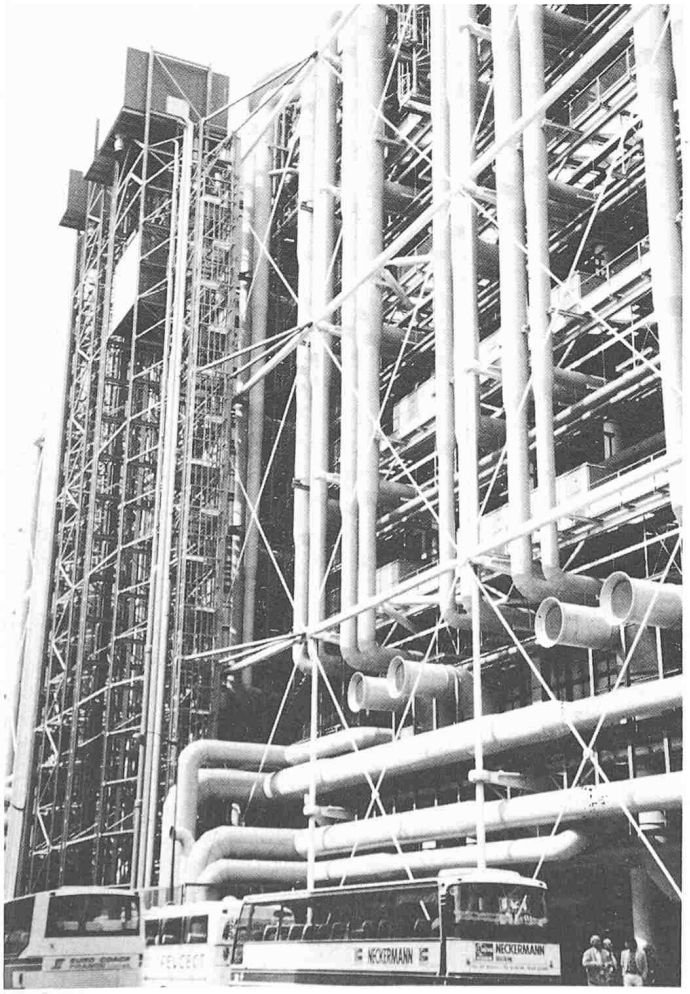
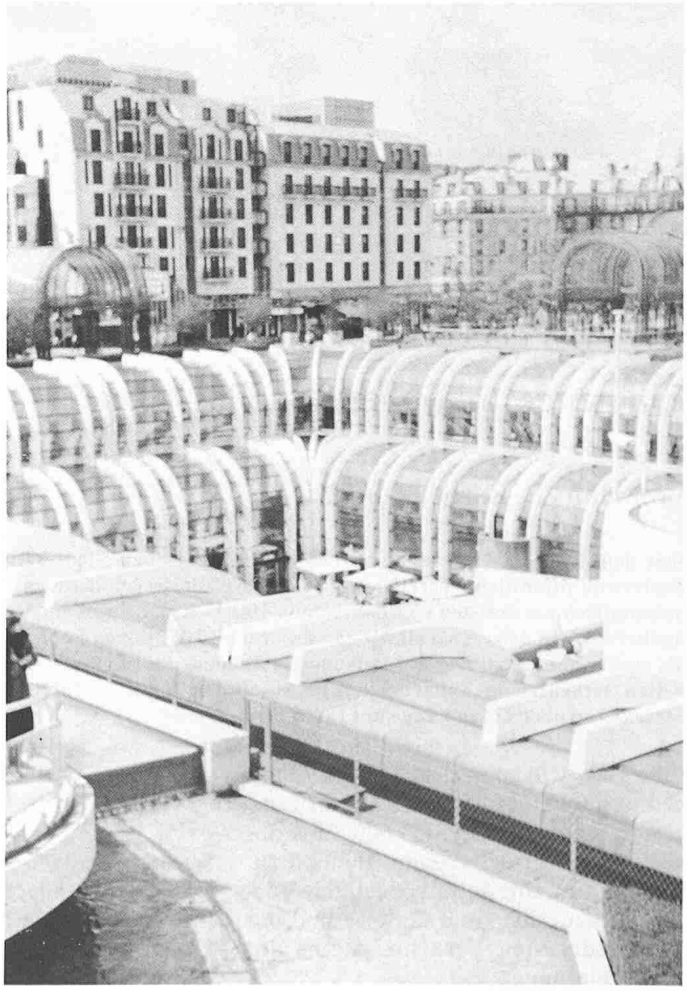


Bild 11. Les Halles



felsohne als Fremdkörper, ist aber in der architektonischen Gestaltung derart ausgefallen (vgl. Bild 10), dass es dadurch vielleicht seinen Platz rechtfertigt. Jedenfalls kann man nicht Paris besuchen und an diesem Phänomen vorbeisehen. Gewiss ist dieser gewagte Ansatz beeindruckend und mindestens die architektonische Erscheinung aussergewöhnlich interessant.

Die berühmten alten Markthallen («Les Halles») waren baufällig und mussten ersetzt werden. Anstatt natürliche Belüftung und Tageslicht, bei Überbauung über Terrain, durch (meist enge) Strassenschluchten zu gewährleisten, wurde hier diese Funktion einem tiefen, recht breiten Schlitz unter Terrain zugeordnet und das Bauvolumen benachbart dazu in den Boden gegraben (vgl. Bild 11). Die architektonischen Akzente, welche über Terrain in Erscheinung treten, fügen sich recht gut in das umgebende Stadtbild ein. Auch hier ist die getroffene Lösung aussergewöhnlich und hoch interessant.

Begleitaspekte

Neben der eigentlichen Zielrichtung der ZBV-Studienreise war - anders durfte eine solche Reise ja nicht angelegt werden - genügend Raum, um wieder einmal einige der alten bekannten, aber immer wieder neu faszinierenden Attraktivitäten dieser Weltstadt zu Gemüte zu führen, - von den rein fachlichen Freuden beispielsweise am Stahlbau (Eiffelturm), über die historischen Museen bis hin zu den kulinarischen und abendlichen Vergnügen.

Nebenbei gehörten auch die An- und Wegreise zum Studienprogramm, indem die Hinreise mit dem «Train à grande vitesse - TGV» und die Rückreise mit der «Arbalète» über die traditionelle Linie absolviert wurde. Natürlich beeindruckt der TGV, wenn man mit Spitzengeschwindigkeit von 270 km/Stunde «boden-nah» durch die Landschaft flitzt, wenngleich der Zeitgewinn von Zürich aus (Umsteige- und Mehrlängenverluste) gegenüber der konventionellen Eisenbahnfahrt hinfällig wird.

Abschliessend darf vermerkt werden, dass die gemeinsame Auseinandersetzung in der Teilnehmergruppe laufend Anlass zu fachlichen wie auch anderen Gesprächen gab, was als Bereicherung besonderer Art gelten kann. Einer der Teilnehmer fühlte sich gar zum Dichten angeregt (vgl. hierzu ein Müsterchen im Kasten). Mit dieser Reise verdient die ZBV, genauer dessen Vorstand, einmal mehr volle Anerkennung für ihre steten Bemühungen um sachliche Auseinandersetzung mit den Gegenwartsproblemen unserer Planung.

Adresse des Verfassers: *H. U. Scherrer*, dipl. Ing. ETH/SIA, Redaktor, «Schweizer Ingenieur und Architekt», Zürich.

Quellenverzeichnis

[1] *Brissy, Y.*, Les Villes Nouvelles - le rôle de l'Etat et des collectivités locales, Paris 1974
[2] *Pletsch, A.*, Die «Villes Nouvelles» in Frankreich, Geogr. Rundschau, GR 35(1983), H. 9
[3] Diverse Planungsunterlagen der Villes Nouvelles, u.a. «Secrétariat Général des Villes Nouvelles»
[4] Premier Ministre: La Région de l'île de France, 1976; Récensement de la Population 1981
[5] Photos: *R. Christ*, dipl. Arch. ETH/SIA, *H. B. Barbe*, dipl. Ing. ETH/SIA und der Autor.

Das VAL-System in Lille

Ein neues unkonventionelles Verkehrsmittel

Von Hans B. Barbe, Zürich

Seit dem 16. Mai 1983 steht in der nordfranzösischen Stadt Lille das gegenwärtig wohl modernste öffentliche Verkehrsmittel der Welt im regelmässigen Einsatz: das vollständig automatisch operierende «VAL-System». Die Akzeptanz war von Anbeginn an überraschend hoch. Schon in den ersten elf Monaten wurden 15 Millionen Fahrgäste befördert - 30% mehr als vorher geschätzt. Die 124 Personen fassenden, aus je zwei Wagen bestehenden Zugseinheiten verkehren in Spitzenzeiten in Abständen von 1,4 Minuten, gegenwärtig auf einer Strecke von über 13 km Länge mit 18 Stationen.

Lille ist - will man der Statistik Glauben schenken - eine vergleichsweise kleine Stadt. Gerade 157 000 Einwohner gesteht ihr der Guide Michelin zu. Wie kommt eine so unbedeutende Ortschaft dazu, sich eines der originellsten und modernsten Verkehrssysteme der Welt zu leisten?

Métro für eine Grossregion

Wie auch in der Schweiz, sind die politischen Gemeindegrenzen in Frankreich historisch bedingt; sie sind in manchen Fällen von der Entwicklung weit zurückgelassen worden. So auch in Lille, das heute nur noch die Kernstadt einer «Communauté Urbaine» darstellt, die nicht weniger als 86 Gemeinden mit insgesamt 1 060 000 Einwohnern auf 60 000 Hektaren umfasst. So betrachtet, handelt es sich also um eine Agglomeration, die sogar grösser ist als die grösste schweizerische Metropolitanregion - die Region Zürich und Umgebung mit 70 Gemeinden und rund 800 000 Einwohnern.

Die Métro soll für dieses grosse Einzugsgebiet das Rückgrat bilden und sozusagen als verkehrlicher Vorfluter wirken, der die Verkehrsströme verschiedener Zuflüsse sammelt. Hauptverknüpfungspunkt mit dem (noch) bestehenden, eingeschrumpften Strassenbahnsystem «Mongy», das ungefähr 30 Motorwagen betreibt, mit den Regionalbussen und natürlich mit den Hauptlinien der französischen Staatsbahnen SNCF ist die Station «Gares» (Bild 1). Viele Buslinien werden jedoch