

Die Renaissance der Trambahn

Ein zukunftsfähiges Transportmittel entlastet die Städte

In Bern wurde zwar kürzlich ein neues Tramprojekt vom Volk abgelehnt. Das ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass die Strassenbahn, nachdem sie aus verschiedenen Gründen zeitweise aus dem Stadtbild zu verschwinden drohte, weltweit eine Renaissance erlebt. Und das mit gutem Grund. Mit einer Beförderungskapazität von 20'000 bis 60'000 Fahrgästen pro Tag liegt die Kapazität einer Tramlinie zwischen Bus und Metro. Das Tram zeichnet sich ausserdem durch Schonung der Umwelt und hohe Wirtschaftlichkeit aus. Ein Dossier des Informationsdienstes für den öffentlichen Verkehr LITRA gibt eine Übersicht über den Stand in Europa und Übersee.

Weitere Informationen:

Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA

www.litra.ch

La renaissance des trams

Un moyen de transport d'avenir qui déleste les villes

Tout récemment, les Bernois ont refusé, en votation populaire, le projet de tram qui leur avait été soumis. Ceci ne met toutefois pas en cause la donne: dans le monde entier, on assiste à une renaissance des trams, après qu'ils aient été menacés de disparition pour des raisons diverses. L'explication de cette renaissance est simple: avec une capacité de transport de 20'000 à 60'000 usagers par jour, entre celle d'un bus et d'un métro, le tram se profile comme un moyen de déplacement efficace. Il se distingue par ailleurs par son respect de l'environnement et son utilisation particulièrement économique. Le service d'information pour les transports publics a édité un dossier qui dresse l'état de la situation en Europe et dans le monde.

Pour plus d'informations:

Service d'information pour les transports publics

www.litra.ch

27.05.2004

Unterstützt von:

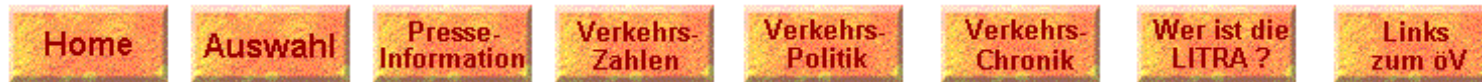


Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>



Pressedienst Nr. 5/04 vom 6.4.2004



Weltweite Renaissance des Trams entlastet Städte und Agglomerationen

Die Trambahn: ein Verkehrsmittel mit Zukunft

litra. Mit einer Beförderungskapazität von 20'000 bis 60'000 Fahrgästen pro Tag liegt die Kapazität einer Tramlinie zwischen Bus und Metro. Nachdem das Tram aus verschiedenen Gründen zeitweise aus dem Stadtbild zu verschwinden drohte, ist seit einigen Jahren auf der ganzen Welt eine eigentliche Renaissance des Trams festzustellen. In der Schweiz liegen neue Tramprojekte in sechs Städten auf dem Tisch oder werden bereits realisiert. Der Begriff «Tram» entstammt dem englischen Wort «tramway» und ist auch im französischen Sprachbereich unverändert als «le tramway» übernommen worden. In Deutschland als «Strassenbahn» bekannt, zeichnet sich das Tram durch Schonung der Umwelt und hohe Wirtschaftlichkeit aus.

Bis zum Erscheinen des Autos haben die Trambahnen in der ganzen Welt eine enorme Entfaltung erlebt. Danach begann man vorerst in Amerika, die grossen Stadt- und Überlandnetze rasch abzubauen. Das Tram wurde als Störfaktor auf den Strassen empfunden. Auch europäische Städte folgten dieser Tendenz: In Paris (wo allerdings bereits die Metro bestand) verschwand das Tram 1937. Vor und nach dem zweiten Weltkrieg folgten zahlreiche andere europäische Städte. Doch allmählich zeigte sich, dass sich die Städte nicht dem Verkehr anpassen lassen, sondern dass sich der Verkehr umgekehrt nach den Möglichkeiten der Städte auszurichten hat. Damit erhielt der öffentliche Verkehr massiven Auftrieb, und manche Städte entdecken erneut die Vorteile des «tramway».

Punkto Transportkapazität liegt die Trambahn an der Spitze der städtischen Verkehrsmittel. Sie produziert zudem keine Abgase und schafft Platz: Ein einziges modernes Gelenktram (mit 250 Fahrgästen) nimmt in Spitzenzeiten die durchschnittliche Passagierzahl von rund 200 Privatwagen auf (1,25 Personen pro Auto). Das entspricht in etwa einer 1,2 Kilometer langen Autokolonne.

Weltweit rund 300 Tramnetze

Weltweit bestehen heute über 300 Tramnetze mit einer Ausdehnung von rund 25'000 Streckenkilometern und rund 50'000 Tramfahrzeugen. Mit ihnen werden jährlich über 20 Milliarden Passagiere befördert. Von den nach Fahrgastzahlen fünfzehn wichtigsten europäischen Tramnetzen befinden sich zwölf in Osteuropa und in der ehemaligen DDR. Ihrer Bedeutung nach handelt es sich um die Trams von Warschau, Bukarest, Sofia, Prag, Lodz, Krakau, Katowice, Dresden, Leipzig, Mailand, Poznan, Wroclaw, Zagreb und Turin. Mangels zuverlässiger Unterlagen fehlt in der Liste Russland; der eindrücklichste russische Trambetrieb befindet sich in St. Petersburg mit rund 2'000 Tramfahrzeugen.

Wertvolle Substanzerhaltung und -erneuerung in der Schweiz

In der Schweiz funktionierten zwischen 1910 und 1948 in rund 30 Städten Trambetriebe. Anschliessend wurden diese in den kleinen und mittleren Städten durch die wendigeren Auto- und Trolleybusse abgelöst. Erhalten geblieben sind allerdings die grossen Tramnetze von Zürich, Basel und Bern sowie die zentrale Tramlinie 12 in Genf sowie die Neuenburger Vorortslinie nach Boudry. Dank weitblickenden Verkehrsfachleuten und einsichtigen Politikern konnten damit – entgegen dem starken damaligen Autotrend – in den genannten Städten hohe und kaum wieder zu kompensierende Substanzverluste

vermieden werden. Schon Mitte der sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts war der Trambetrieb in diesen Städten wieder unbestritten, und der technische Fortschritt eröffnete neue Möglichkeiten. So können heute mit einem einzigen Wagenführer bis zu 300 Personen befördert werden. Seit 1980 sind sodann die kundenfreundlichen Umwelt- und Verbundabonnemente für die Benützung aller öffentlichen Verkehrsmittel der betreffenden Region im Vormarsch. Die Fahrzeuge werden laufend erneuert, und neue Linien stehen in Zürich (Schwamendingen, Messezentrum Oerlikon), Bern (Saali) und Genf (Verbindungen zwischen dem linken Rhoneufer und dem Bahnhof Cornavin sowie zur Place des Nations) in Betrieb.

Neue Tramnetze in Europa und Übersee

Die Renaissance des Trams macht aber nicht an den Landesgrenzen halt. Während in Deutschland und den Niederlanden die ursprünglichen Netze erhalten und weiterentwickelt wurden, sind in letzter Zeit in Europa und Amerika wieder neue Tramnetze entstanden. Meist handelt es sich um Städte, in denen das Tram vor 30 bis 40 Jahren beseitigt wurde. In *Frankreich* hatten Trams nur gerade in Lille–Roubaix–Tourcoing, Saint-Etienne und Marseille überlebt; neu erschienen sind sie in den letzten Jahren wieder in Nantes, Lyon, Grenoble, Strassburg, Rouen und selbst im Vorortsbereich von Paris. Nun soll aber das Tram auch wieder Einzug im Kerngebiet von Paris halten. Alle diese Netze befinden sich in vollem Ausbau, und andere Städte (wie etwa Mulhouse) werden demnächst nachfolgen. In den *Niederlanden* besteht bereits seit 1983 neben den teilweise erweiterten Tramnetzen von Amsterdam, Rotterdam und Den Haag ein Schnelltram im Nahbereich von Utrecht (notabene schweizerischer Produktion!). *Deutschland* modernisiert seine Trams auf exemplarische Weise. Freiburg im Breisgau verdoppelt die Netzlänge, während in Karlsruhe und Saarbrücken Stadtbahnen als Kombination von Tram und Bahn entstanden sind. Während im Ostteil von Berlin das Tram neben der S-Bahn noch heute das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs bildet, fuhr in der Westhälfte von 1967 bis 1995 überhaupt kein Tram mehr. In *Italien* verkehren zwar in Mailand immer noch holprige alte Tramwagen mit Holzbänken, doch entstand vor zwei Jahren eine «Metrotranvia» mit weitgehend unabhängiger Trasse zur Bedienung eines neuen Universitätszentrums in der Nähe der FS-Bahnstation Milano Greco. Auch in *Spanien* sind in den letzten Jahren Strassenbahnen eingeführt worden, so in Valencia, Bilbao und Alicante. Beschlossen ist der Bau zudem in Barcelona, Sevilla, La Coruña, San Sebastián, Palma de Mallorca und Málaga. In *Grossbritannien* ist ebenfalls Aufbruchstimmung auszumachen; in London sollen zwei längst geplante Tramlinien endlich verwirklicht werden. Bekannt sind in *Nordamerika* die historischen Cable-Cars von San Francisco, wo nun auch moderne Trams verkehren. Überlebt hat das Tram auch in New Orleans, Philadelphia, Boston, Pittsburgh, Cleveland, Newark und Toronto. Seit 1978 sind folgende Städte neu hinzugekommen: Edmonton, Calgary, San Diego, Buffalo, Portland, Sacramento, San José-Santa Clara (Silicon Valley), Los Angeles, Baltimore, St. Louis, Denver und Dallas. Touristische Betriebe bestehen zudem in Detroit und Seattle, während Fort Worth durch ein Tram mit einem wichtigen Marktzentrum verbunden ist. An weiteren Projekten fehlt es in den USA nicht; etwa zehn stehen vor der Realisierung.

Motivierung bringt Erfolg

Neue Tramlinien in eine bestehende Siedlung zu legen ist oft ein heikles Unterfangen, da manchmal Häuser einer neuen Streckenführung weichen müssen. Aber es gilt auch, die Anwohner und das örtliche Gewerbe von den Vorteilen eines Trams zu überzeugen, sind doch oft an der Urne finanzielle Entscheide zu fällen. Grenoble hat zu diesem Zweck eine Reise mit einem Extrazug nach Zürich organisiert. So konnten die Ladenbesitzer zur Kenntnis nehmen, dass ein Tram (im Gegensatz zur Metro) oberirdisch durch die Strassen fährt und damit auch ein Blick in die Schaufenster möglich ist. In Strassburg wurde der Bau neuer Tramlinien mit einer Umgestaltung stark befahrener Strassen und Plätze verbunden; die früheren Tramgegner (die wohl lieber eine Metro gesehen hätten) sind nun mit der erreichten Lösung zufrieden.

Nicht zuletzt stellt die Renaissance des Trams eine interessante Herausforderung an Wirtschaft und Technik dar. Tiefbau, Metallindustrie und Elektrizitätswirtschaft sind gefordert.

Kasten

Schweizer Tramprojekte in der Pipeline

<i>Agglomeration</i>	<i>Trambahnprojekte</i>
Basel	Verlängerung von Tramlinien (nach Weil am Rhein und nach Bourgfelden/St. Louis), Tramverbindungen (Wettsteinplatz – Claragraben, Bahnhof St. Johann, Dreispitz-Areal)
Bern	Neue Tramlinien (Bümpliz-Bethlehem, Ostermundigen), Tramverlängerungen (Linie 3 Morillon und Linie 9 bis Wankdorf), Tramumstellung (Linie 20)
Genf	Neue Tramlinie vom Bahnhof Cornavin nach Meyrin
Lausanne	Neue Metrolinie M2 (Ouchy – Croisettes)
Neuenburg	¼ Stunden Takt Tram Neuenburg – Boudry
Zürich	Stadtbahn Glattal, Tramprojekte wie Tram Zürich West, Bahnhof-Oerlikon

Zusätzliche Detailinformationen sind bei den zuständigen Stadt- und Gemeindebehörden erhältlich)

Kasten

Städte mit Wiedereinführung des Trambahnbetriebs in den letzten 25 Jahren			
1981	Calgary	Kanada	
	San Diego	USA	
1982	Seattle	USA	touristisches Tram
1983	Utrecht	Niederlande	Schnelltram
1985	Nantes	Frankreich	
	Tunis	Tunesien	
	Buffalo	USA	
1986	Portland	USA	
1987	Grenoble	Frankreich	
	Sacramento	USA	
	San José	USA	Silicon Valley
1988	Tuen Mun	Hong Kong	
1989	Guadalajara	Mexiko	
1991	Lausanne	Schweiz	
	Los Angeles	USA	
	Monterrey	Mexiko	
1992	Paris	Frankreich	Bobigny–Saint-Denis
	Istanbul	Türkei	seit 1990 historisches Tram
	Konya	Türkei	
	Baltimore	USA	
	Manchester	Grossbritannien	

1993	Sheffield	Grossbritannien	
	St. Louis	USA	
1994	Valencia	Spanien	
	Strassburg	Frankreich	
	Rouen	Frankreich	
	Denver	USA	
1996	Dallas	USA	seit 1989 touristisches Tram
	Oberhausen	Deutschland	
1997	Saarbrücken	Deutschland	
1999	Manila	Philippinen	
	Alicante	Spanien	
2000	Croydon	Grossbritannien	
	Montpellier	Frankreich	
	Orléans	Frankreich	
	Hudson-Bergen	New Jersey (USA)	
2001	Lyon	Frankreich	
	Birmingham	Grossbritannien	
2002	Bilbao	Spanien	
2003	Bordeaux	Frankreich	fahrleitungslose Strassenbahn

Trambahnnetze in Schweizer Städten – gestern und heute

Wer mag sich noch an die Trambahnnetze in Freiburg, Lugano oder Winterthur erinnern? Tatsächlich fuhr nicht nur in diesen Städten jahrelang Trambahnen, wie die folgende Aufstellung der Tramnetze grösserer Städte zeigt.

Ort	Tramära	Grösste Netzlänge	
		Jahre	km
Basel	seit 1895	1958	51.66
Bern	seit 1890	1932–1935	18.20
Biel/Bienne	1877–1948	1924–1940	7.97
La Chaux-de-Fonds	1897–1950	1937–1949	5.34
Fribourg	1897–1965	1936–1951	6.78
Genève	seit 1862	1923–1924	119.71
Lausanne	1896–1964 und seit 1991	1933–1934	66.13
Locarno	1908–1960	1914–1926	4.61
Lugano	1896–1959	1927–1954	7.48
Luzern	1899–1961	1928	11.51
Neuchâtel	seit 1892	1921–1926	27.32

St. Gallen	1897–1957	1916–1935	12.20
Schaffhausen	1901–1966	1913–1914	8.96
Winterthur	1898–1951	1931–1934	11.14
Zürich	seit 1882	nach 1986	72.08

Quelle: Schienennetz Schweiz, Hans G. Wägli, AS Verlag Zürich 1998





Information de presse no 5/04 du 6.4.2004



Dans le monde entier, la renaissance des tramways déleste les villes et les agglomérations

Les tramways, un moyen de transport d'avenir

litra. Le mot «tram» découle du mot anglais «tramway». Ce terme a également été adopté dans les pays francophones, où les deux appellations sont courantes. En Allemagne, il est dénommé «Strassenbahn». Ce moyen de transport collectif se distingue par son respect de l'environnement et son utilisation particulièrement économique. Ses capacités de transport de 20'000 à 60'000 passagers par jour s'inscrivent entre celles d'une ligne de bus et celles d'une ligne de métro. Pendant un certain temps, le tramway menaçait de disparaître complètement des villes, pour des raisons diverses. Mais depuis quelques années, ce moyen de transport connaît dans le monde entier une véritable renaissance.

Jusqu'à l'avènement de l'automobile, les tramways se sont prodigieusement développés dans toutes les régions du monde. Leur disparition fut presque aussi rapide dès qu'apparurent les premières voitures. C'est l'Amérique qui commença à démanteler ses réseaux urbains et interurbains. Le tramway était considéré sur les routes comme un corps étranger et perturbant. Les villes européennes firent de même. À Paris, où le métro existait déjà, le tram disparut en 1937. Avant et aussi après la deuxième guerre mondiale, de nombreuses autres villes européennes suivirent cette tendance. Avant l'augmentation du trafic, les édiles se rendirent bientôt compte que les villes ne peuvent pas être adaptées à la circulation, mais que c'est au contraire la circulation qui doit s'adapter aux possibilités offertes par les villes. Cette constatation donna une forte impulsion au développement des transports publics, et bien des villes redécouvrent aujourd'hui les avantages du tramway.

Du point de vue des capacités de transport, les tramways battent de loin tous les autres moyens de transport urbain. De plus, ils ne polluent pas et créent de la place. Un seul tram moderne articulé (transportant 250 passagers) remplace en période de pointe de trafic environ 200 voitures particulières, dont le nombre moyen de passagers est de 1,25 personnes. Cela correspond à une colonne de voitures de 1,2 kilomètres environ.

Plus de 300 réseaux de tramways sur notre globe

À l'échelon mondial, plus de 300 réseaux de tramways sont recensés, dont la longueur totale est de quelque 25'000 kilomètres. Leur flotte compte environ 50'000 véhicules. Chaque année, ils transportent pas moins de 20 milliards de passagers. Reporté au nombre des passagers, il est frappant de constater que, sur les quinze réseaux européens les plus importants, douze se trouvent en Europe centrale et orientale et dans l'ancienne république démocratique allemande (RDA). Dans l'ordre, il s'agit des tramways de Varsovie, Bucarest, Sofia, Prague, Lodz, Cracovie, Katowice, Dresde, Leipzig, Milan, Poznan, Wroclaw, Zagreb et Turin. Cette liste ne tient pas compte de la Russie, car les données disponibles comportent de nombreuses lacunes. Le réseau de tram le plus impressionnant est celui de Saint-Pétersbourg, dont le parc compte plus de 2'000 véhicules.

Le maintien d'une substance précieuse et son renouvellement en Suisse

Dans notre pays, environ 30 entreprises de tramways existaient entre les années 1910 et 1948. À partir

de cette date, les autobus et les trolleybus, plus manœuvrables, ont supplanté peu à peu les trams dans les localités de moyenne et de faible importance. Les grands réseaux de Zurich, Bâle et Berne, ainsi que l'importante ligne 12 à Genève et la ligne neuchâteloise menant à Boudry ont su s'imposer. La clairvoyance de spécialistes en matière de trafic d'une part, le courage et le bon sens de quelques personnalités du monde politique, d'autre part, purent enrayer la vague de démantèlement des réseaux de tramways, dû à l'engouement pour les voitures, et éviter ainsi des pertes de substance quasi irremplaçables dans ces villes. Déjà à partir des années 60 du siècle dernier, l'utilité des tramways dans ces cités ne fut plus contestée, et les progrès techniques réalisés dans la construction de ces engins ouvrirent de nouvelles possibilités. Grâce à celles-ci, il est possible aujourd'hui de transporter jusqu'à 300 personnes avec un seul conducteur. À partir de 1980 intervient encore un autre élément en faveur des transports publics: les abonnements émis par les communautés tarifaires incitent la population à utiliser les moyens de transports publics, ce qui permet de ménager l'environnement dans les régions intéressées. Le matériel roulant est constamment modernisé et de nouvelles lignes sont mises en exploitation à Zurich (Schwamendingen, Messezentrum Oerlikon), Berne (Saali) et Genève (liaison entre la rive gauche du Rhône et la gare de Cornavin, ainsi que la Place des Nations).

Nouveaux réseaux de tramways en Europe et Outre-Mer

La renaissance du tram ne concerne pas que la Suisse. Tandis qu'en Allemagne et aux Pays-Bas les anciens réseaux ont été préservés et étendus, de nouveaux réseaux ont récemment vu le jour en Europe et aux Etats-Unis. Il s'agit la plupart du temps de villes dans lesquelles le tram a été banni, il y a environ 30 à 40 ans. En *France*, les trams n'avaient survécu que dans la région Lille–Roubaix–Tourcoing, à Saint-Etienne et à Marseille; ils ont fait leur réapparition au cours des dernières années à Nantes, à Lyon, à Grenoble, à Strasbourg, à Rouen et même dans la banlieue parisienne. Le tramway va même faire sa réapparition dans le centre de Paris. Tous ces réseaux sont en pleine expansion et d'autres villes, telle que Mulhouse, suivront prochainement. Aux *Pays-Bas*, un tram rapide de construction suisse dessert la région de Utrecht. Il s'ajoute ainsi aux réseaux de Rotterdam, Amsterdam et de La Haye, eux aussi en partie en expansion. En *Allemagne*, les tramways sont modernisés de manière exemplaire. La ville de Freiburg im Breisgau a doublé la longueur du réseau; Karlsruhe et Saarbrücken ont innové en mettant en service un réseau express urbain où les trams circulent aussi comme trains. Alors que, dans la partie orientale de Berlin, le tram constitue encore aujourd'hui, avec le réseau express régional, l'élément fondamental des transports publics, de 1967 à 1995 plus aucun tramway ne circulait dans la partie occidentale. En *Italie*, des trams cahotants et dotés de bancs en bois circulent encore dans les rues de Milan, mais depuis deux ans un «Metrotranvia» roulant pratiquement sur site indépendant dessert un nouveau centre universitaire situé près de la gare FS de Milano Greco. En *Espagne* également, des trams ont été introduits au cours des dernières années, notamment à Valence, Bilbao et Alicante. Des projets ont été approuvés pour les villes de Barcelone, Séville, La Coruña, San Sebastián, Palma de Majorque et Málaga. La *Grande-Bretagne* n'échappe pas à ce phénomène. À Londres, deux lignes de tramway, conçues de longue date, devraient bientôt être réalisées. Pour ce qui est de *l'Amérique du Nord*, les «Cable-Cars» historiques de San Francisco sont les plus connus. Dans cette ville circulent aussi des trams modernes. Des lignes de tram ont été maintenues à La Nouvelle-Orléans, à Philadelphie, Boston, Pittsburgh, Cleveland, Newark et Toronto. Depuis 1978, les villes suivantes se sont ajoutées à la liste des cités où roulent des trams: Edmonton, Calgary, San Diego, Buffalo, Portland, Sacramento, San José-Santa Clara (Silicon Valley), Los Angeles, Baltimore, St Louis, Denver et Dallas. Des réseaux à caractère touristique existent en outre à Detroit et Seattle. À Fort Worth, un tram relie la ville à un imposant centre commercial. À part cela, de nombreux autres projets existent aux États-Unis, dont dix seront réalisés très prochainement.

La motivation est source de succès

Construire des nouvelles lignes de tram dans des sites existants est souvent une entreprise qui se heurte à de grandes difficultés, car elle entraîne parfois la démolition d'immeubles situés sur le nouveau tracé. Il faut aussi convaincre les habitants et les commerçants locaux des avantages que leur apporte une nouvelle ligne de tram vu que, souvent, ils doivent prendre des décisions de nature financière en se

rendant aux urnes. À cet égard, la ville de Grenoble n'a pas hésité à organiser un train spécial à destination de Zurich. Les commerçants français purent ainsi se rendre compte que le tram, contrairement au métro, circule en surface, ce qui permet aux passagers de voir leurs vitrines. À Strasbourg, la construction de nouvelles lignes de tram a été combinée avec la transformation de rues et de places très fréquentées. Les anciens adversaires du tramway, qui auraient préféré la construction d'un métro, sont très satisfaits de la solution choisie.

La renaissance du tramway est aussi un défi intéressant du point de vue de l'économie et de la technique. L'industrie des métaux et de l'électricité, ainsi que le génie civil sont appelés à faire preuve de capacité innovatrice.

Encadré

Les projets de trams dans le pipeline helvétique

Agglomération	Projet de tramway
Bâle	Prolongation de lignes de tram (pour Weil am Rhein et Bourgfelden/St. Louis), Nouvelles liaisons (Wettsteinplatz – Claragraben, Gare St. Johann, Dreispitz-Areal)
Berne	Nouvelles lignes de tram (Bümpliz-Bethlehem, Ostermundigen), Prolongation de lignes de tram (ligne 3 Morillon et ligne 9 jusqu'au Wankdorf), conversion en ligne de tram (ligne 20)
Genève	Nouvelle ligne de tram de la Gare de Cornavin à Meyrin
Lausanne	Nouvelle ligne du Métro M2 (Ouchy – Croisettes)
Neuchâtel	Cadence du ¼ heure pour le tram Neuchâtel – Boudry
Zurich	Réseau express Glattal, Projets de tram tels que Zürich West, Bahnhof-Oerlikon
<i>(Des informations complémentaires plus détaillées peuvent être obtenues auprès des autorités communales intéressées)</i>	

Encadré

Les villes qui ont réintroduit les trams au cours des 25 dernières années			
1981	Calgary	Canada	
	San Diego	USA	
1982	Seattle	USA	tram touristique
1983	Utrecht	Pays-Bas	tram rapide
1985	Nantes	France	
	Tunis	Tunisie	
	Buffalo	USA	
1986	Portland	USA	
1987	Grenoble	France	
	Sacramento	USA	
	San José	USA	Silicon Valley
1988	Tuen Mun	Hong Kong	
1989	Guadalajara	Mexique	

1991	Lausanne	Suisse	
	Los Angeles	USA	
	Monterrey	Mexique	
1992	Paris	France	Bobigny–Saint-Denis
	Istanbul	Turquie	depuis 1990, tram historique
	Konya	Turquie	
	Baltimore	USA	
	Manchester	Grande-Bretagne	
1993	Sheffield	Grande-Bretagne	
	St. Louis	USA	
1994	Valencia	Espagne	
	Strasbourg	France	
	Rouen	France	
	Denver	USA	
1996	Dallas	USA	depuis 1989, tram touristique
	Oberhausen	Allemagne	
1997	Saarbrücken	Allemagne	
1999	Manila	Philippines	
	Alicante	Espagne	
2000	Croydon	Grande-Bretagne	
	Montpellier	France	
	Orléans	France	
	Hudson-Bergen	New Jersey (USA)	
2001	Lyon	France	
	Birmingham	Grande-Bretagne	
2002	Bilbao	Espagne	
2003	Bordeaux	France	tram sans caténaire

Les réseaux urbains de tramways en Suisse – hier et aujourd’hui

Qui se souvient encore des réseaux de trams de Fribourg, Lugano ou Winterthur ? En réalité, ce n’est pas que dans ces villes que des trams ont circulé pendant des années, comme le montre le tableau suivant.

Lieu	Ère des trams	Étendue maximale du réseau	
		Années	km
Bâle	depuis 1895	1958	51.66
Berne	depuis 1890	1932–1935	18.20
Biel/Bienne	1877–1948	1924–1940	7.97
La Chaux-de-Fonds	1897–1950	1937–1949	5.34
Fribourg	1897–1965	1936–1951	6.78
Genève	depuis 1862	1923–1924	119.71
Lausanne	1896–1964 et depuis 1991	1933–1934	66.13
Locarno	1908–1960	1914–1926	4.61

Lugano	1896–1959	1927–1954	7.48
Lucerne	1899–1961	1928	11.51
Neuchâtel	seit 1892	1921–1926	27.32
St Gall	1897–1957	1916–1935	12.20
Schaffhouse	1901–1966	1913–1914	8.96
Winterthour	1898–1951	1931–1934	11.14
Zurich	depuis 1882	après 1986	72.08

Source: Le réseau ferré suisse, Hans G. Wägli, AS Verlag Zürich 1998

