

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1991)

**Artikel:** Rail + Bus 2000 : chi va piano, va sano  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676311>

### **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:** 19.02.2026

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





Bien entendu, le développement technique va de pair avec cette évolution. Ici aussi, les CFF mettent leur savoir et leur expérience au service de tous les chemins de fer européens. Il en va de même de l'aide aux pays moins privilégiés, auxquels, grâce à des programmes de coopération, il est possible de fournir conseils et assistance pour leur modernisation et leur adaptation au marché.

Compte tenu du développement rapide et surtout de l'extension de la coopération internationale à tous les domaines, une nouvelle division «Affaires internationales et politique des transports» a été créée au sein de la direction générale. Elle porte son effort principal sur la coordination des affaires internationales et, simultanément, sur la politique suisse des transports, qui leur est intimement liée. Un autre indice de l'importance que gagne ce secteur est le choix, très remarqué et très apprécié, du thème du calendrier des CFF de 1992: «Voie libre à l'Europe».

## Rail + Bus 2000: Chi va piano, va sano

*Trois événements ont influencé, en 1991, la marche difficile de Rail 2000: l'adoption par les Chambres de l'arrêté fédéral urgent sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets de chemins de fer, la mise en place d'un nouveau management de projet et le réexamen de Rail 2000.*

La nomination d'un délégué à Rail 2000 a ouvert la voie à une réorganisation en profondeur du management de projet. Les premières analyses du projet et des coûts ont démontré la nécessité d'apporter des modifications d'importance. La flambée des coûts d'infrastructure liée à de longs processus de planification et l'augmentation du trafic plus élevée que l'on avait prévu dans les années quatre-vingt obligent à rechercher des solutions nouvelles, originales.

Les rapides progrès de la technique d'inclinaison du matériel roulant permettent actuellement un choix plus aisé entre les divers systèmes. Les premiers essais de différents types sur des parcours très sinueux ont donné des résultats intéressants. Des études plus étendues devront montrer s'il est possible de renoncer pour le moment à l'aménagement de certains tronçons où il ne s'agit pas d'augmenter la capacité. C'est pourquoi l'on examine également si l'application de nouvelles techniques dans la construction du matériel roulant permettrait d'atteindre

les temps de parcours qu'exige le système des points de jonction de Rail 2000.

La démarche choisie est au contraire en accord avec ce que préconisait par prudence le message du 16 décembre 1985 sur Rail 2000: «L'échelonnement des travaux dans le temps ne dépend pas seulement de critères techniques, mais aussi, et au même degré, des impératifs politiques, financiers et conjoncturels... Il convient donc de procéder par étapes. La réalisation aura lieu selon la méthode de planification permanente, de manière à pouvoir être adaptée aux nouvelles conditions.»