

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 58 (1932)  
**Heft:** 13

**Artikel:** Les parcours ferroviaires les plus rapides dans le monde  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-44853>

### **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:** 29.04.2026

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

### Les parcours ferroviaires les plus rapides dans le monde.

Le tableau ci-dessous est extrait d'une étude, du plus grand intérêt, intitulée « Aperçu de l'état des relations ferroviaires », paru dans le numéro de mai de la *Revue générale des Chemins de fer*, sous la signature de M. L. Pondercaux, sous-chef de bureau au Ministère français des travaux publics.

Réseaux	Parcours à 90 km.		Parcours à 95 km.		Parcours à 100 km.	
	Nombre	Étendue km	Nombre	Étendue km	Nombre	Étendue km
<b>Canada</b>						
Canadian National Railways . . . . .	9	869,1	4	329,6	1	93,2
Canadian Pacific Railway . . . . .	9	1 069,3	5	795,8	3	514,4
Totaux . . . . .	18	1 938,4	9	1 125,4	4	607,6
<b>Etats-Unis</b>						
Chicago and North Western Railway . . . . .	3	104,2	1	63,7	»	»
Chicago, Milwaukee, St-Paul and Pacific Railroad . . . . .	1	72,1	»	»	»	»
New-York Central Railroad . . . . .	24	3 318,1	5	700,8	1	118,8
Pennsylvania Railroad . . . . .	76	5 886,6	10	784,1	3	198,7
Reading Railway System . . . . .	69	2 853,7	54	2 070,8	3	99,6
Totaux . . . . .	173	12 234,7	70	3 619,4	7	417,1
<b>Belgique</b>						
Société Nationale des Chemins de fer belges . . . . .	1	58	»	»	»	»
<b>Allemagne</b>						
Reichsbahn . . . . .	2	96	»	»	»	»
<b>Grande-Bretagne</b>						
London Midland and Scottish Railway . . . . .	36	4 078,3	2	346	»	»
London and North Eastern Railway . . . . .	21	1 981,5	4	177,9	»	»
Great Western Railway . . . . .	52	6 814,2	12	1 528,2	1	124,4
Totaux . . . . .	109	12 874	18	2 052,1	1	124,4
<b>France</b>						
Etat . . . . .	7	730	»	»	»	»
Midi . . . . .	3	401,2	»	»	»	»
Alsace et Lorraine . . . . .	12	1 438,6	»	»	»	»
Paris-Orléans . . . . .	9	1 005,4	1	111,9	»	»
Est . . . . .	36	5 435,1	4	866,3	»	»
Nord . . . . .	58	9 197,9	22	4 032,2	1	153,1
Totaux . . . . .	125	18 208,2	27	5 010,4	1	153,1
Totaux généraux	428	45 409,3	124	11 807,3	13	1 302,2

## CHRONIQUE

### Les résultats du concours d'idées pour le plan d'extension de Lausanne.

#### Impressions, remarques et commentaires.

Dans le dernier numéro du *Bulletin technique*, nous avons pu donner, de justesse, les résultats du concours d'idées pour le plan d'extension de Lausanne. Tout au moins — ceci soit dit sans ironie — les résultats du travail du jury. En effet un pareil concours, par l'énorme masse d'idées qu'il suggère

et qu'il précise, ne saurait avoir seulement comme résultat qu'une petite liste de noms et de prix.

Le gros labeur, au fond, n'a pas encore commencé. Il consistera à tirer parti des projets primés et achetés, à trier, parmi les idées, le bon grain de l'ivraie, à les grouper, à les coordonner en un plan d'extension à la fois harmonieux et hardi, de conception sage, et surtout réalisable. Comment s'exécutera cette besogne et par qui? C'est une grosse question à laquelle on songe à donner une réponse.

En effet, le projet de règlement sur le personnel de l'administration communale, qui sera prochainement discuté au Conseil de Lausanne, prévoit la création d'un bureau permanent du plan d'extension. Certains noms, à ce propos, voltigent même déjà dans l'air estival et embaumé.

Mais n'anticipons pas, bien que les anticipations ne soient pas interdites quand, dans un concours comme celui-là, on prévoit précisément l'avenir.

En essayant de donner une petite idée de toutes ces grandes idées aux lecteurs inexpérimentés d'un quotidien, je disais que la tâche m'apparaissait énorme et délicate. Les lecteurs compétents du *Bulletin* me comprendront sans doute si je leur avoue que cette tâche me semble encore plus lourde quand je m'adresse à eux.

Il y a, dans la grande halle du Comptoir Suisse de Beaulieu, une telle floraison de recherches, de propositions et d'ingéniosités qu'il y faudrait passer une bonne semaine, en état de grâce technique et méditative, pour se faire des principaux projets une opinion solide, sûre et complète.

Je vais donc me borner à jeter ici des impressions, des lignes générales, ou des faits particuliers intéressants que j'ai pu remarquer. D'ailleurs le rapport du jury, qui n'a pas encore été publié au moment où j'écris ces lignes, paraîtra dans le *Bulletin*, accompagné de schémas rendant compte des caractéristiques principales des projets primés.

Je tiens à m'excuser auprès des concurrents que certaines de mes appréciations rapidement formulées pourraient blesser. Car je n'ignore pas qu'il existe une disproportion choquante entre le temps qu'utilise un commentateur pour commenter et celui dont a besoin le créateur pour mettre son œuvre sur pied. Une disproportion qui doit incliner le premier, sinon à l'indulgence fade des jeteurs de fleurs professionnels, au moins à un juste respect de ce dont ils parlent.

Rappelons les bases sur lesquelles ont travaillé les concurrents d'une part et les jurés de l'autre. Le règlement du concours les résumait ainsi :

1. Amélioration des communications entre Saint-François, Bel-Air, Chauderon et Montbenon.

2. Amélioration des communications pour faciliter la circulation suivant les directions Genève—Berne, Genève—Montreux et Berne—Montreux.

3. Création de parcs de stationnements pour autos.

4. Aménagement de la place de la Riponne et de ses abords, avec maintien ou suppression de la Grenette.

4 b. — Aménagement de la place de Beaulieu et de ses accès.

5. Modification du réseau des voies ferrées T.-L. soit par adjonction de nouvelles lignes soit par suppression de lignes existantes qui seraient desservies par autobus.

6. Trouver si possible un autre emplacement que la place Saint-François comme centre de liaison des lignes de tramways.

7. Emplacements pour marchés couverts et pour une grande salle.

8. Les concurrents pourront indiquer sur le plan les quartiers ou emplacements qui conviendraient pour l'édification d'immeubles-tours.

On recommandait en outre aux concurrents de donner aux voies nouvelles une pente aussi faible que possible, de respecter les constructions, ouvrages d'art et jardins publics existants et de ne présenter que des solutions qui soient réalisables, tant au point de vue technique que financier.

Rappelons encore la composition du jury, afin que les concurrents primés puissent en dire beaucoup de bien, et les autres en penser ce qu'ils voudront. Contrairement à ce qu'ont dit les journaux — rendons à César ce qui est à César — ce