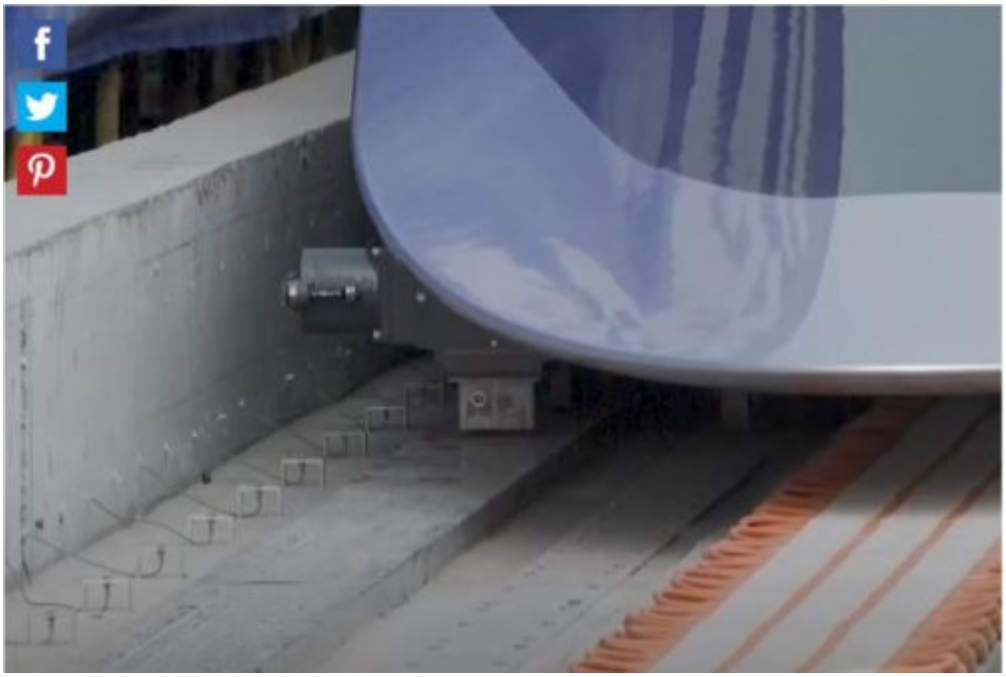
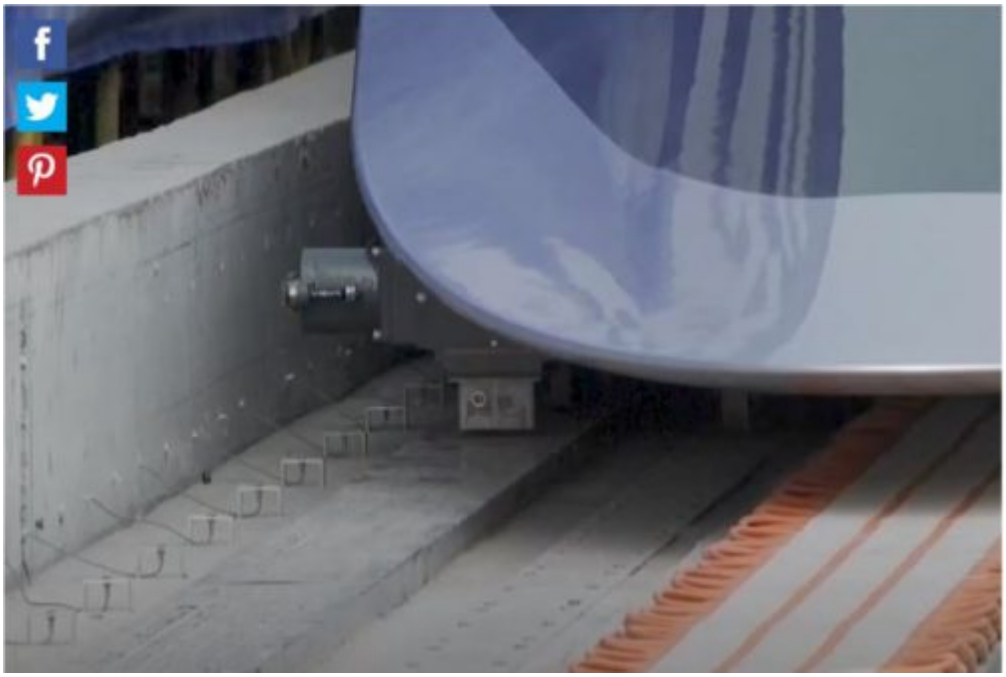
La Chine teste son train ultra-rapide : 620 km/h ! Mais quand la France s’éveillera-t-elle ?

écrit par Jules Ferry | 13 mars 2021



La Chine construit un réseau de trains à sustentation magnétique.



La France est larguée depuis longtemps.

Il y a plus de 40 ans, l'Aérotrain, navette futuriste jamais commercialisée, France bleu.

L'Allemagne a laissé la technologie lui échapper.

Ce qui a échoué en Allemagne en raison de la bureaucratie et de l'hostilité idéologique au progrès est maintenant mis en œuvre en Chine et c'est l'Empire du Milieu qui construit un réseau national pour le train à sustentation magnétique.

Pendant des décennies, elle a été une vitrine de

l'ingénierie allemande : c'était le train Maglev. Mais en Allemagne, elle n'a fait que faire des boucles sur la ligne test d'Emsland. L'utilisation du Transrapid à des fins commerciales et pour l'amélioration des infrastructures n'était pas possible en Allemagne. Cela a échoué à cause de l'idéologie anti-progrès.

Dès 2004, la Chine avait mis au point un train à grande vitesse Maglev qui assure la liaison entre le centre-ville et l'aéroport de Pudong.

Il s'agissait alors d'une technologie allemande.

Transrapid à Shanghai, vidéo d'un utilisateur :

Aéroport express.

Il achemine les passagers à l'aéroport depuis le centre-ville, en seulement 7 minutes. Ce sont 30 kilomètres avalés à 400 km/h…

Mais ce n'est que le début. Les Chinois ont commencé à développer un vaste réseau qui complétera le réseau à grande vitesse par des trains express conventionnels sur certaines lignes. Cela devrait également **alléger la charge du trafic aérien**, ce qui est **bon pour l'environnement.**

Le trajet Shanghai-Guangzhou (Canton) devrait alors être couvert en 2,5 heures. Actuellement, les trains à grande vitesse classiques mettent environ 7 heures. **Le train Maglev devrait atteindre une vitesse d'environ 600 kilomètres par heure.**

600 km/h : ce train chinois va deux fois plus vite que notre TGV

Quand notre train bleu trace à 300 km/h de moyenne, celui que prépare la Chine lévite à 600 km/h au-dessus des voies.

Léviter à 600 km/h.

Ce train électrique exploite la sustentation magnétique, donc un système d'aimants qui se repoussent. Ainsi dépourvu du moindre frottement entre le rail et les wagons, la vitesse est pratiquement le double des trains actuels. Elle est aussi plus stable et les risques d'accidents moindres.

Avec un tel train, nous pourrions faire Paris-Berlin en 1h40, ou arriver à Oslo en 1h seulement.

L'essai était annoncé pour 2021 : promesse tenue.

Le prototype du train le plus rapide du monde dévoilé en Chine : il atteint 620 km/h et se déplace avec un doigt

Les trains à sustentation magnétique ne sont pas une nouveauté. Au cours des dernières décennies, cette technologie de locomotion a fait des pas de géant, battant des records et atteignant des objectifs qui auraient été tout simplement impensables auparavant. Il faut l'admettre : l'idée même d'un train flottant à une courte distance des rails, sans les toucher et atteignant des vitesses très élevées, est fascinante et nous propulse vers le futur.

Et c'est précisément du futur que semble venir le prototype chinois que nous évoquons ici. De quoi s'agit-il ? **Un train Maglev déjà surnommé « train projectile »** : ce moyen de transport peut atteindre 620 km/h, une caractéristique qui lui a valu **le titre de train le plus rapide du monde.**

C'est encore un prototype, certes, mais le projet est prometteur. Afin de démontrer ce que ce train peut faire, des chercheurs de l'université Southwest Jiaotong de Chengdu, dans la province du Sichuan, ont construit 165 mètres de voie ferrée à titre d'essai, spécifiquement pour dévoiler au monde leur moyen de transport révolutionnaire.

Et les experts ont assuré qu'il ne s'agit nullement d'un

« jouet de laboratoire ». **La technologie utilisée par ce véhicule est celle du supraconducteur à haute température (HTS),** considérée comme moins chère, plus efficace et certainement plus adaptée à ce type de transport super rapide. Si l'essai est transformé, ce train « projectile » promet non seulement d'être plus rapide que ses prédécesseurs, mais aussi plus stable.

L'investissement pour le développement du véhicule très rapide a été d'environ 9,3 millions de dollars et sa locomotive, longue de 21 mètres, a surpris lorsqu'elle s'est mise à flotter pendant son trajet de démonstration. **Imaginez même que ce véhicule, pesant 12 tonnes, grâce à son système de sustentation magnétique, peut être déplacé d'une main par n'importe qui, comme l'a constaté un journaliste présent à la présentation**.

Un Maglev qui se rapproche de l'Hyperloop

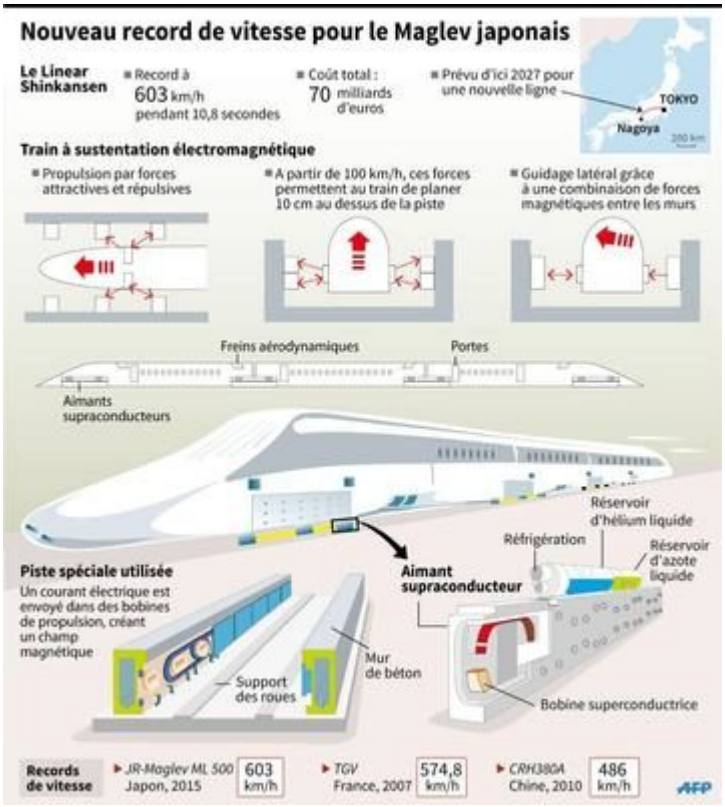
Ce Maglev se rapproche plus du projet Hyperloop que des modèles à sustentation magnétique exploités jusqu'à maintenant. Il est propulsé par de puissants aimants et sa technologie a été baptisée HTS, pour « supraconductrice à haute température ». Il ne manque que le tube vide d'air pour que le train puisse atteindre des vitesses de plus de 1.000 km/h.

Le Maglev HTS ne devrait pas rester longtemps à l'état de prototype. Les autorités chinoises envisagent déjà de déployer rapidement une ligne dédiée pouvant réaliser la liaison Guangzhou dans le sud, Shenzhen, et Hong Kong en moins de 20 minutes.

Ce n'est que le début. Les liaisons avec Hong Kong et Pékin restent à construire. La Chine disposera alors non seulement du plus grand réseau à grande vitesse du monde pour les trains conventionnels, mais aussi du plus grand réseau pour les trains Maglev.

Cela devrait également permettre à la Chine de battre son concurrent, le Japon.

Après tout, **le Japon est également occupé à faire des recherches sur la technologie des trains Maglev :**



https://www.curioctopus.fr/read/31278/devoile-en-chine-le-prototype-du-train-le-plus-rapide-du-monde-:-il-atteint-620-kmh-et-se-deplace-avec-un-doigt

https://www.futura-sciences.com/tech/actualites/trains-chine-teste-son-train-ultra-rapide-620-km-h-76287/

A ne pas manquer, dans la vidéo ci-dessous, le développement du réseau TGV en Chine : voir les cartes à la 36ème seconde !

Autre exemple : le premier train sans conducteur à grande vitesse

À l'approche des Jeux Olympiques d'hiver de Pékin en 2022, la Chine veut se doter des meilleures infrastructures

possibles.

Le pays vient de dévoiler officiellement le train autonome le plus rapide du monde. Il pourra parcourir les 175 kilomètres qui séparent la capitale des pistes de ski en seulement 45 minutes.

Le premier train autonome à grande vitesse

Ce nouveau train autonome à grande vitesse est différent de ceux que nous connaissons pour une raison principale : **il n'a pas de conducteur**. Les premièrs trajets permettront de relier les villes chinoises de Beijing et Zhangjiakou (l'endroit où se tiendront les Jeux Olympiques d'hiver). Sur les trajets plus longs trajet, le train atteindra une vitesse de pointe de **350 km/h, ce qui en fait le train autonome le plus rapide au monde**. En 1909, lorsque la ligne Beijing et Zhangjiakou était inaugurée, il fallait 8 heures pour aller d'une ville à l'autre. Il y a encore quelques mois, il y avait 3 heures de train entre ces deux mêmes villes. **Désormais 45 minutes suffiront**.

https://siecledigital.fr/2020/01/13/chine-deploiement-du-train-autonome-le-plus-rapide-du-monde/

L'Europe s'est endormie.

Une fois de plus, il apparaît clairement que l'avenir des technologies et des infrastructures se trouve en Asie de l'Est, et non en Europe.

Car en Europe, une défiance idéologique à l'égard du progrès et de la technologie s'est répandue depuis longtemps.

Nous sommes censés nous en passer et faire du vélo, comme nous le répètent sans cesse les camarades écolos-dingos. En Asie, de telles idées sont loin d'exister.

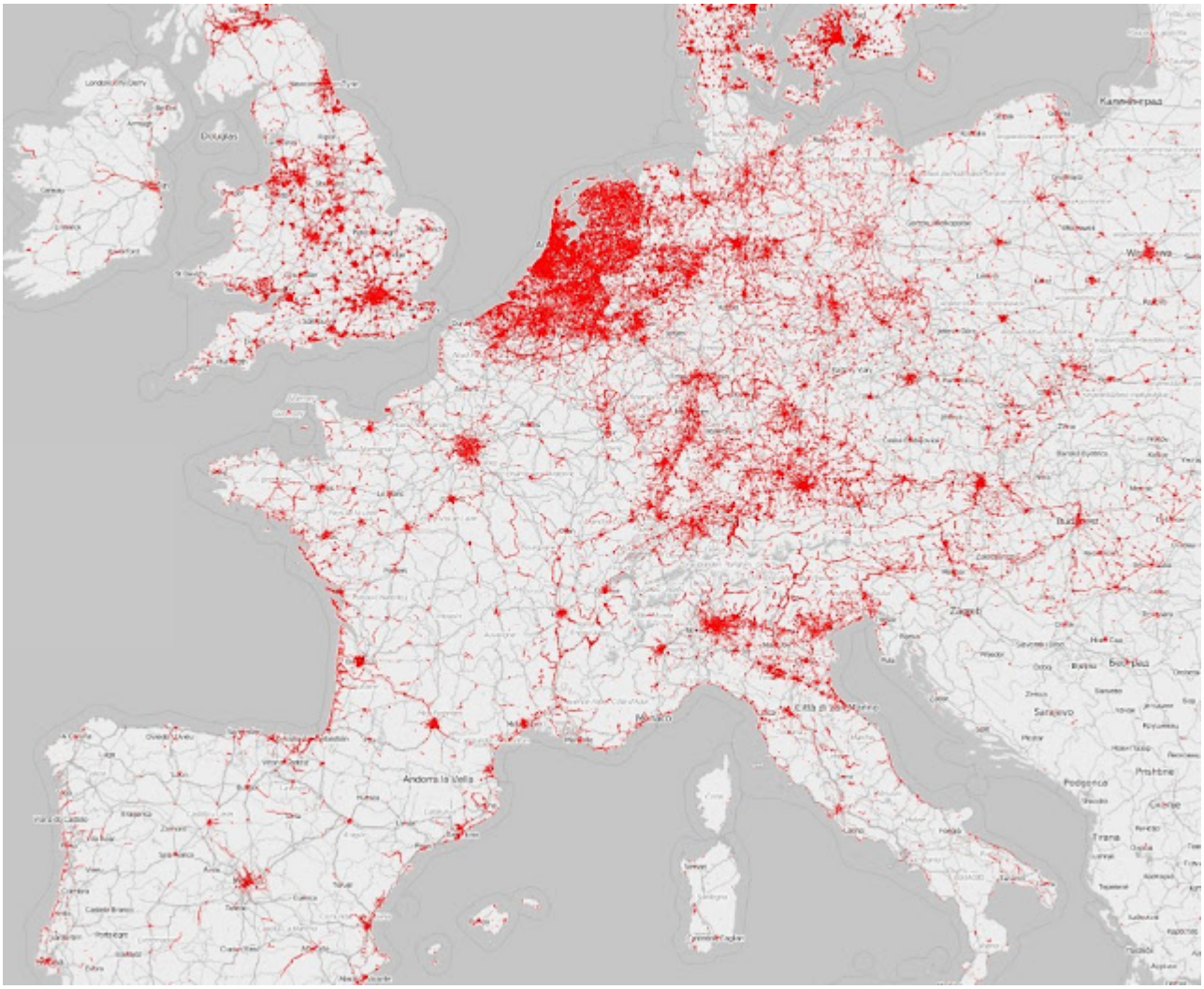
Si encore on avait un bon réseau de pistes cyclables comme en Allemagne ! (voir ici une sympatique virée en Bavière)

Le vélo est une excellente chose, qu'il faudra développer dans l'avenir, quand nous aurons une politique d'aménagement du territoire digne de ce nom.

Même dans le domaine des pistes cyclables, la France est loin derrière les autres pays.

Voici une carte qui permet d'avoir une représentation du réseau des pistes cyclables en Europe.

La carte concerne les pistes cyclables spécialement aménagées (161 900 km). Une deuxième carte montre les bandes cyclables et voies partagées avec d'autres usagers (69 400 km). Ces cartes ont été élaborées par Nicolas Frery, source.



Pour accéder aux deux cartes en version interactive : http://cartographie.troyesenselle.fr/europe/

Courage à toi, Français !

Pour des raisons idéologiques, depuis plus de 45 ans (grosso modo à partir du regroupement familial), ton argent part dans tout autre chose que dans les infrastructures de ton pays.

La France recule.

Les dirigeants de ton pays ont fait d’autres choix.

Et si on en changeait en 2022 ?

Si tu vas à Clermont-Ferrand…

Transports

Clermont-Paris: la SNCF supprime la moitié des trains

Lundi 8 mars 2021 à 10:50 - Par Emmanuel Moreau, France Bleu Pays d'Auvergne

Auvergne-Rhône-Alpes

A compter de ce lundi, il n'y aura plus qu'un train sur deux de et vers Paris. La SNCF réduit sa desserte, dans la plus grande discrétion.