

La Chine parie sur le train à sustentation magnétique

Par *admin*

Créé le 04/01/2003 - 00:00

La Chine parie sur le train à sustentation magnétique

Vendredi, 03/01/2003 - 23:00 [0 commentaire](#)

- [Diminuer la police](#)
- [Augmenter la police](#)
- [Imprimer](#)
- [Version PDF](#)

•

- [Tweeter](#)

•

•

0 avis :



[zoom](#)

Le pari, pour l'Allemagne et la Chine, est immense. D'abord, sur le plan technologique, c'est la première fois au monde que le train à sustentation magnétique sera exploité à des fins commerciales, et cela dès la fin 2003, après de longs essais. Ensuite, politiquement, le dossier est ultrasensible : le premier ministre Zhu Rongji a mis toute son autorité morale pour imposer ce système qui ne pourra jamais être rentabilisé par les Chinois s'il n'est pas suivi d'autres réalisations. Pékin veut, grâce à cette première ligne test, pouvoir comparer sérieusement les mérites du Maglev et ceux du TGV japonais Shinkansen, qui sont en concurrence pour relier d'ici à 2010 la capitale chinoise et Shanghai (1 310 km) en moins de cinq heures. Pour les Allemands, qui sont de loin le premier partenaire économique européen de la Chine (leur commerce, en volume, équivaut à trois fois celui de la France), et qui ont massivement investi à Shanghai, un incident ou un accident du Maglev ruinerait la réputation de l'ensemble de leur industrie. Dans ce climat à haute tension, les Chinois comme les Allemands refusent le moindre contact avec la presse, avant ce premier « vol » à dix millimètres au-dessus d'une poutre. Les piliers et les poutres du viaduc, longues de 25 mètres, supportant la voie, sont achevés, et forment un long serpent de béton suspendu à huit mètres au-dessus du sol. Dans le paysage grisâtre de la banlieue shanghaienne, fait de canaux, de rizières et d'immenses bâtiments industriels, le viaduc suit vaguement le tracé de la voie routière qui relie l'aéroport à

Pudong, la zone maraîchère transformée depuis vingt ans par les Chinois en vitrine du XXI^e siècle. La ligne du Maglev apparaît presque naturelle, dans le décor de science-fiction de Shanghai, où les autoroutes urbaines s'envolent partout dans le ciel. La Chine, avec cet engin qui devrait circuler à 430 km/h, s'est offert un joujou d'avant-garde, qui confortera son image de nouvelle grande puissance mondiale. Un joujou hors de prix. Le coût total de l'investissement a été réévalué à 1,2 milliard d'euros, soit 120 millions d'euros de plus que prévus lorsque le contrat a été signé, le 23 janvier 2001. Tout le matériel roulant - quinze voitures qui composent cinq «trains» - a été vendu par le consortium Transrapid International (Siemens et Thyssenkrup), au prix de 14,5 millions d'euros par voiture. Chaque convoi du Maglev comporte trois voitures, deux wagons motrices et au milieu un wagon passagers de 107 à 110 places. Le montant du génie civil est évalué à 500 M?. Le kilomètre de voie du Maglev se révèle trois fois plus cher que celui d'une ligne TGV (environ 5 M?). Les Chinois, aidés par des PME allemandes qui leur ont vendu leur savoir-faire, ont construit la voie. S'y ajoute une gare terminus futuriste de deux étages, qui comportera même un musée, située à Longyang Yu, en plein Pudong.

Figaro :

<http://www.lefigaro.fr/sciences/20021230.FIG0135.html>

Noter cet article :

Recommander cet article :

-
- [Tweeter](#)
-
- **Nombre de consultations :** 138
- **Publié dans :** [Transports aérien](#)
- **Partager :**
 - [Facebook](#)
 - [Viadeo](#)
 - [Twitter](#)
 - [Wikio](#)

[Transports aérien](#)

URL source: <https://www.rtflash.fr/chine-parie-sur-train-sustentation-magnetique/article>