

Source : Pierre LANGLOIS - Rouler sans pétrole, Le Soleil, samedi le 3 janvier 2009.

Sans qu'ils ne se soient jamais réunis simultanément ni coordonner leur approche, Pierre COUTURE (physicien et inventeur du moteur roue), Pierre LANGLOIS (physicien et vulgarisateur) et Ronald CARRÉ (économiste spécialisé en économie du transport) partagent les mêmes idées concernant les meilleurs systèmes rapides du futur pour le déplacement longue distance des personnes.

Pour connaître les détails de l'approche proposée par Ronald CARRÉ, suivre les hyperliens suivants :

Introduction : http://www.econometrikplus.com/Site_francais/personnes.htm; à noter que, dans son approche, Ronald CARRÉ ne propose pas de type de propulsion électrique. Il la laisse en suspend de manière à étudier le meilleur mode de propulsion électrique dans l'étude de préfaisabilité.

Lire le concept : http://www.econometrikplus.com/Documents_PDF/TGVL.pdf

Voir le dessin d'un TGVL : <http://www.econometrikplus.com/TGVL.jpg>

36 Affaires

leSoleil samedi 3 janvier 2009

PIERRE LANGLOIS, AUTEUR DE ROULER SANS PÉTROLE

Pour la sauvegarde de la planète



ILLUSTRATION PAUL BERRYMAN, AVEC LA PERMISSION DES ÉDITIONS MULTIMONDES

Un concept de monorail audacieux

Dans *Rouler sans pétrole*, l'auteur Pierre Langlois présente un concept de monorail à haute vitesse qu'on pourrait qualifier d'audacieux. Conçu par le physicien Pierre Couture — qui a inventé le moteur-roue moderne dans les années 80 et 90 chez Hydro-Québec —, ce mode de transport électrique pourrait transporter jusqu'à 60 passagers à une vitesse de 250 km/h.

Ce monorail serait retenu par des pylônes en Y, installés à des

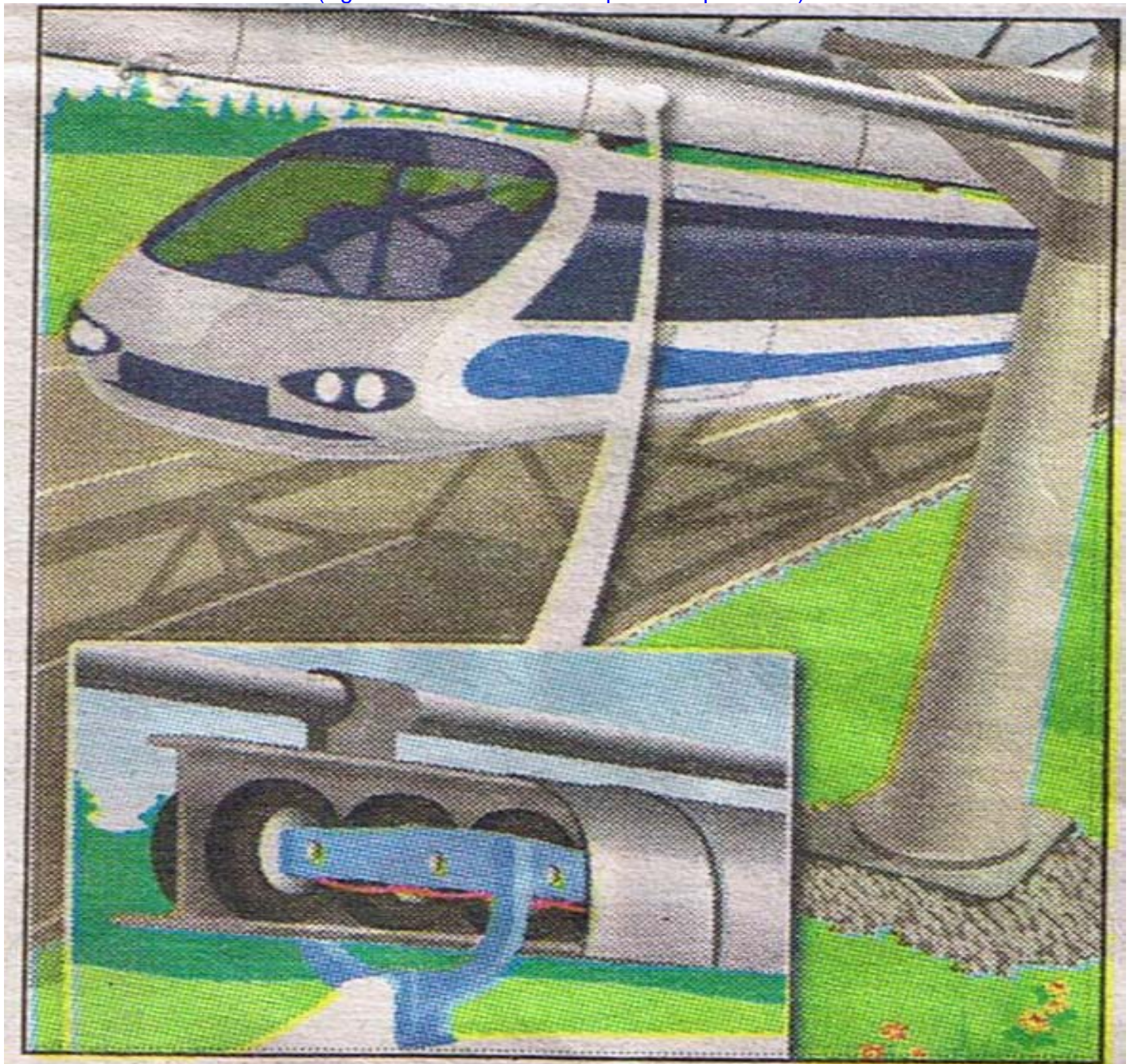
intervalles de 60 mètres, qui supportent deux poutres d'acier en I sur lesquelles roulent 16 moteurs-roues. L'utilisation de pneus en caoutchouc permet aux wagons autonomes de pouvoir gravir des côtes, ce que des roues en acier ne peuvent faire. Le système pourrait passer par-dessus les viaducs ou être installé sur des ponts (solidifiés) pour traverser les cours d'eau.

«En Europe, implanter un TGV coûte 15 millions d'euros (23 mil-

lions \$) le kilomètre. Là-bas, ils ne connaissent pas les épisodes de gel et de dégel comme ici», explique M. Langlois, qui soutient que cela coûterait au moins de 30 à 35 millions \$ le kilomètre ici pour implanter un TGV. Ces coûts s'expliqueraient par la nécessité d'exproprier un corridor pour le train et le nivellement du terrain. Dans son livre, le vulgarisateur avance que l'implantation de ce type de monorail coûterait entre trois et cinq fois moins qu'un TGV.

«Au lieu de niveler le sol sur la distance entre Québec et Montréal, on aurait à travailler le sol sur quelques mètres carrés pour chaque pylône et à solidifier les structures existantes comme les ponts, ajoute-t-il. Aussi, les TGV sont rentables en Europe parce qu'il y a une forte densité de population sur de plus petits territoires. Dans les pays nordiques comme le nôtre, la densité de population est plus faible et les grands centres plus éloignés.» **Paul-Robert Raymond**

Tiré de Journal Le Soleil le 3 janvier 2009 page 36. Version Pierre COUTURE d'un TGV – L
(Train Grande Vitesse Léger).
(Agrandissement du dessin présenté plus haut)



**ILLUSTRATION PAUL BERRYMAN, AVEC LA
PERMISSION DES ÉDITIONS MULTIMONDES**