Véhicule futuriste, l'aérotrain deviendra en janvier une réalité

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **37 (1965)**

Heft 12

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-125916

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Véhicule futuriste, l'aérotrain deviendra en janvier une réalité

En janvier, sur un rail de ciment armé, construit près de Versailles, s'élancera, pour ses premiers essais, un bolide blanc et rouge, long de 10 mètres, profilé comme un avion, conçu par un Jules Verne contemporain, l'ingénieur Jean Bertin: l'aérotrain, le véhicule de l'an 2000 sera devenu une réalité, grâce aux études d'une petite équipe de chercheurs, à l'aide de l'Etat, à la contribution de sociétés nationales et à des concours privés.

Né de cette heureuse conjoncture, l'engin, que l'on a baptisé aérotrain parce qu'il emprunte à l'avion (peut-être provisoirement) son mode de propulsion, l'hélice et au train l'un de ses éléments, le rail, glissera sur un matelas d'air propulsé à 200 km/h. – et plus tard à 300-400 km/h. – par un moteur d'avion de 250 chevaux.

Ainsi suspendu dans l'air par l'effet de deux ventilateurs à moteur, l'aérotrain volera au-dessus d'une étroite plateforme de béton, guidé par un rail central qui s'encastrera telle une quille de bateau en son milieu, sans en gêner la marche.

Le premier aérotrain est un modèle réduit, long de 10 mètres, large de deux, pesant en charge 2 tonnes et demie et qui pourra transporter 6 personnes. Mais l'aérotrain de l'avenir, qui aura vocation d'assurer les liaisons ultra-rapides d'une ville à l'autre ou de sillonner les immenses banlieues des grandes métropoles, pourra, lui, transporter de 80 à 120 personnes, tel un avion moderne. Il pourra alors remplir le rôle que veut lui donner le gouvernement: être le véhicule de la structure urbaine des villes françaises de demain.

Les essais qui vont commencer en janvier et se poursuivront durant une année, auront lieu sur une ligne également expérimentale, mais utilisant une plate-forme de voie ferrée désaffectée, située entre Limours et Gometz-le-Châtel. La ligne, que ne coupera aucun passage à niveau, aura, à échelle réduite, les caractéristiques d'une voie normale avec ses droites et ses courbes.

C'est pour contribuer financièrement à ces essais que le délégué à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, M. Olivier Guichard, au nom du premier ministre et M. Marc Jacquet, ministre des transports et des travaux publics, ont passé contrat avec la Société d'études de l'aérotrain. Ce contrat concrétise une décision remontant à mai dernier et allouant un crédit de 3 millions de francs «en vue de la réalisation, dans un délai de l'ordre de deux ans, d'un prototype d'aérotrain».

La passation du contrat s'est accompagnée de la publication d'un communiqué officiel qui traduit l'intention du gouvernement de pousser les essais et les étapes ultérieures afin de doter la France dans un avenir le plus proche possible «d'un système de transport capable d'assurer un trafic dense, fréquent, confortable et rentable». La chronologie de la phase expérimentale est suggérée dans ce communiqué: il note «le grand intérêt qu'il y aurait à réaliser (parallèlement aux études détaillées nécessaires sur le plan technique comme sur le plan économique) un tronçon d'essais, choisi de façon à assurer sur une distance relativement grande, un trafic réel de haute densité, tout en constituant l'amorce d'une liaison intervilles d'intérêt national à trafic élevé et à grande vitesse».

C'est le résultat de cet ultime test qu'étudierait le gouvernement «afin d'être à même de prendre une décision». Il prononcerait alors son verdict sur l'avenir de l'aérotrain comme «solution d'avant-garde au problème de la liaison rapide entre des villes séparées par des distances moyennes et entre les villes et les aérodromes...»

Le gouvernement n'est pas seul à porter un grand intérêt à l'expérimentation et à l'avenir de l'aérotrain. Des sociétés nationales (notamment la SNCF, l'aéroport de Paris, Nord-Aviation), participent pour environ 15% au capital de la Société d'études, fondée le 15 avril dernier. Ce capital, d'un montant initial de 2 millions, sera porté prochainement à plus de 5 millions.

De même, des concours privés industriels et financiers ont élargi les moyens de la société, qui a pu pousser activement ces derniers mois ses études et ses travaux afin que soient prêts pour janvier la ligne expérimentale et le prototype.