

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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 37 (1965)

Heft: 12

Artikel: Véhicule futuriste, l'aérotrain deviendra en janvier une réalité

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-125916>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

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

Véhicule futuriste, l'aérotrain deviendra en janvier une réalité

26

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'encastuera 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.