

L'AEROTRAIN

JEAN BERTIN ET GUY DU MERLE*

et la desserte des aérodromes

Sur une voie surélevée, des véhicules d'une capacité de 20 à 50 voyageurs, tous assis, circulent à une vitesse de croisière de 180 km/h ou plus; leur propulsion est silencieuse; leur manœuvrabilité en station est totale, en particulier grâce à la sustentation sur coussins d'air, d'ailleurs fondamentale pour la conception de terminals compacts. Les départs sont très fréquents : aussitôt plein, le véhicule part; aux heures creuses, on peut garantir un départ toutes les 10 minutes, par exemple...

Le coût de la voie qui représente une part notable des investissements est peu élevé, du fait des propriétés de l'aérotrain : pression d'appui, charges réparties, absence de vibrations etc... Il en résulte que la voie de structure très légère peut être aisément placée partout en superstructure, simplifiant ainsi beaucoup les problèmes de tracé. Le prix de revient de la voie double au kilomètre, en assemblant les deux voies en une poutre unique, est de l'ordre de 2MF (1) y compris les rails de guidage métallique spéciaux destinés au moteur linéaire; de telles lignes seraient très rentables, à partir évidemment d'un seuil minimal de trafic largement dépassé par les aéroports internationaux, et à la portée de quelques grands aéroports régionaux.

De la ville à l'aéroport en 10 minutes

L'aérotrain peut être utilisé pour desservir les aérodromes; il n'est pas concurrent, comme on le dit parfois, de l'avion mais peut apporter une contribution importante au développement du transport aérien et de la desserte urbaine.

L'implantation des aéroports à une distance de plus en plus grande des villes donne une importance croissante à la liaison ville-aéroport. Or l'encombrement des routes et autoroutes d'accès devient de plus en plus intense, et il suffit d'un accident ou simplement de mauvaises conditions de circulation pour anéantir les efforts que font les compagnies de transport pour améliorer la régularité du trafic aérien.

En réduisant les durées de parcours à quelques minutes (une dizaine pour Paris-Orly, 15 à 20 pour Paris-Roissy, par exemple), avec une fréquence exceptionnelle, le transport terminal au sol ne fera plus hésiter des clients potentiels de l'avion, qui ont à passer dans les transports au sol autant, sinon plus de temps qu'en vol, du moins pour les transports à moyenne distance.

L'accroissement du trafic aérien a conduit souvent à l'exploitation de plus d'un aéroport pour une même agglomération urbaine, alors le transport rapide inter-aéroports des voyageurs en transit se pose comme celui de la distribution la plus économique des départs et arrivées des vols sur les différents aéroports. On peut, par exemple, répartir les vols domestiques sur l'un, les vols internationaux sur l'autre. Une liaison rapide, sûre, est alors nécessaire.

Drainer la clientèle régionale vers la métropole

L'aérotrain peut également servir à relier l'aéroport d'une ville importante avec les villes de la région, jusqu'à une distance d'une centaine de kilomètres; ou encore à relier deux villes proches d'importance comparable à un aéroport commun. La desserte rapide entre l'aéroport et la région devrait rencontrer un succès d'autant plus grand dans un proche avenir, que les groupements de villes autour d'un centre économique important, pouvant disposer d'un aéroport, seront de plus en plus nombreux.

La possibilité d'emploi de l'aérotrain dans de telles circonstances peut même apporter le moyen de mieux concevoir, et de mieux adapter, le système des aéroports à créer, pour assurer une bonne desserte du territoire national. Au lieu d'être tenté d'en créer un très grand nombre, placés aussi près que possible du centre à desservir, on peut n'en réaliser qu'un nombre limité, mais bien reliés aux différentes villes intéressées par un réseau d'aérotrains convenable.

Au plan de l'urbanisme l'aérotrain permet d'éloigner les aérodromes et évite de mobiliser de trop grandes surfaces de terrain de valeur près des centres urbains; au plan des nuisances il permet de le placer assez loin des centres d'habitation, sans qu'il en résulte de gêne pour l'utilisateur.

J. B. et G. d. M.

* Société Bertin et Cie - Société de l'Aérotrain.

