

# L'Aérotrain, ce projet auquel Nanterre a échappé...

**En 1971, le projet d'un Aérotrain reliant Cergy à La Défense en dix minutes et traversant Nanterre, Carrières, Sartrouville, sans aucun arrêt, est adopté par le Gouvernement. En juillet 1974, alors que le projet de construction vient d'être signé par l'État, il est brusquement abandonné.**

● Par Jeannine Cornaille de la Société d'histoire de Nanterre 

**A** la fin des années 1960, l'Aérotrain, imaginé par l'ingénieur Jean Bertin, est un sérieux concurrent au TGV. Dès 1967, le comité interministériel à l'aménagement du territoire s'intéresse à ce moyen de transport à grande vitesse qui pourrait assurer des distances variant de 100 à 500 kilomètres. C'est cependant pour un trajet beaucoup plus court, d'une vingtaine de kilomètres seulement, que l'Aérotrain est choisi par le conseil ministériel du 25 mars 1971 : il s'agit de réaliser une ligne qui mettra La Défense à dix minutes de Cergy-Pontoise (la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, alors en cours de construction, est fort mal desservie). Le coût du projet est évalué à 317 millions de francs (soit environ 48 millions d'euros). Aucune précision n'est donnée quant au choix du futur exploitant de la ligne : fera-t-on appel à la RATP ou à la SNCF, sachant que cette dernière travaille sur le TGV ?

## Plusieurs tracés à l'étude

Le trajet de l'Aérotrain reste à définir. Plusieurs tracés sont étudiés : trois d'entre eux traversent la forêt de Saint-Germain et ne sont pas retenus ; le choix se porte finalement sur un tracé qui évite la forêt et passe par Nanterre, Carrières, Sartrouville et Maisons-Laffitte, sans aucun arrêt entre les deux extrémités de la ligne. La ligne débute à La Défense, là où se trouve actuellement la Grande Arche. La station, qui est souterraine, se compose de trois voies et de trois quais de 75 mètres de longueur. Elle est en correspondance avec la gare SNCF. À Nanterre, la ligne sort du tunnel et suit un trajet parallèle à celui de l'actuel RER La Défense-Cergy. À Cergy, sont prévus la gare en souterrain, qui comprend quatre voies pour trois quais, ainsi que les ateliers et les garages nécessaires au matériel roulant. Le syndicat des transports parisiens devient le maître d'ouvrage de la future ligne en décembre 1971 puis, l'année suivante, la déclaration d'utilité publique est signée. En avril 1973, la société Aéropar est



L'Aérotrain circule sur une voie spéciale en forme de T inversé.

La voie en forme de T (ancienne voie d'essais de l'Aérotrain d'Orléans).



Crédits : DR

créée pour construire la ligne et l'exploiter ; son capital est constitué à parts égales par la RATP et la SNCF.

## Sur un coussin d'air

Le modèle d'Aérotrain choisi est proche du S44 construit en 1969, version adaptée au transport suburbain. Il peut transporter 160 passagers et il se déplace sur un coussin d'air, guidé par une voie spéciale en forme de T inversé, posée soit sur des pylônes en béton pour franchir la Seine soit au niveau du sol. Il doit être propulsé par un moteur électrique Merlin-Gerin assurant une vitesse de 200 km/h. Plusieurs entreprises sont chargées de la réalisation de l'infrastructure : la Société de l'Aérotrain, GTM, Jeumont-Schneider, Spie Batignolles et la Société générale de techniques et d'études. Le matériel roulant affecté à la ligne est constitué de 17 rames de deux éléments ; 13 rames circuleront pendant les heures de pointe et deux ou trois seulement aux heures creuses. La société Le Moteur linéaire est chargée de la mise au point du moteur électrique qui doit propulser l'Aérotrain. Un gros problème survient en octobre 1973, lorsque cette société fait faillite. L'entreprise Jeumont-Schneider la remplace.

## Surcoût, retard et coup de théâtre

Au cours de l'année 1973, le projet fait l'objet de critiques. Dans son rapport, la Cour des comptes constate que le coût de l'opération a fortement augmenté par rapport aux prévisions de 1971. De 317 millions, il est passé à 500 millions. Elle déplore aussi le retard pris par le programme car la ville de Cergy va commencer à accueillir ses premiers

habitants sans être équipée de transports adéquats. Cependant, le 21 juin 1974, l'État signe le contrat de construction de la ligne. Mais un coup de théâtre se produit le 17 juillet 1974 : le Gouvernement revient sur sa décision et annonce l'abandon du projet. Officiellement, ce revirement est motivé par le fait que le système de propulsion n'est pas encore au point et que les délais nécessaires pour y arriver seront trop longs.

D'autres raisons peuvent également l'expliquer. La technologie de l'Aérotrain était soutenue par le président Pompidou mais, lors des élections présidentielles de 1974, Valéry Giscard d'Estaing, qui est élu, n'a pas la même opinion. Le maire de Cergy qui, au début, était intéressé par l'Aérotrain, a ensuite exprimé sa préférence pour une liaison ferroviaire classique.

Autre cause de l'abandon : la SNCF, qui est actionnaire de l'Aérotrain, est en même temps en concurrence avec lui. Elle a mis au point la technologie du train à grande vitesse, qu'elle opposera aux projets liés à l'Aérotrain.

## Finalement...

Cergy sera relié à la gare Saint-Lazare par une ligne SNCF mise en service le 1<sup>er</sup> avril 1979, dont le raccordement se trouve à la gare de Nanterre-Université. D'importants ouvrages d'art seront construits à Nanterre pour faire la jonction avec Houilles. Pour assurer la desserte de Cergy par la ligne A du RER, l'interconnexion ouest sera inaugurée le 29 mai 1988. Le raccordement, qui s'effectuera à partir de la gare Nanterre-Préfecture, exigera, là encore, de réaliser une infrastructure très lourde à Nanterre.

Schéma de la voie et du coussin d'air sur lesquels circule l'Aérotrain.

