

Roger Hutter (1911-1998)

M. Roger Hutter est né le 18/10/1911 à Paris (16^e).

ENREGISTREMENT REALISE A CHATOU (78) LE 14/12/1991 PAR MONSIEUR JEAN-FRANCOIS PICARD ET MONSIEUR ALAIN BELTRAN.

FONCTION A LA SNCF	Directeur général adjoint de la SNCF (1966-1977)
DATE D'ENTREE ET DE DEPART DE LA SNCF	1935 – 1977
AXE DE L'ETUDE	Les origines des grandes vitesses ferroviaires en France
SUJET PRINCIPAL	Entretien avec Roger Hutter, directeur général adjoint de la SNCF (1966-1977)
THEMES ABORDES	Le tracé des lignes ferroviaires, produit d'enjeux politiques locaux et de la concurrence entre les compagnies ferroviaires (début du 20 ^e siècle – 1938) Les arguments développés en faveur de la grande vitesse Différents problèmes techniques à résoudre sur le matériel TGV (mode de traction, bogie, pressurisation) Les principes économiques de l'exploitation du TGV Sud-Est
OUTIL DE CONSULTATION	3 CD audio
MATERIEL D'ENREGISTREMENT	2 cassettes audio
DUREE DE L'ENREGISTREMENT	2 heures 35 minutes 56 secondes
DUREE APRES TRAITEMENT DU SON	2 heures 34 minutes 07 secondes

Biographie

Polytechnicien (X 30), ingénieur des Mines – entre au PLM en 1935 – fonctions à la Commission économique pour l'Europe à l'ONU (1951), puis à la Haute Autorité de la CECA (1952-1955) – directeur des Études générales de la SNCF en 1957 – directeur de la région du Nord en 1962 – directeur général adjoint de la SNCF (1966-1977).

Extrait de « Les très grandes vitesses ferroviaires en France », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°12-13, (printemps-automne 1995), pages 249-250.

Communication

Les ayants droit autorisent immédiatement la consultation individuelle et la copie de l'enregistrement, son exploitation pour des travaux à caractère historique ou scientifique et la diffusion sonore au public dans un cadre scientifique ainsi que sur l'Internet avec la mention du nom de Roger Hutter. Ils ont par ailleurs cédé à l'AHICF, qui en est le propriétaire exclusif, les droits patrimoniaux attachés à l'entretien.

Compte rendu analytique

(Plage 01) Contexte de l'étude « Histoire d'une décision : le chemin de fer à grande vitesse en France (1945-1990) » présenté par Jean-François Picard (01mn:46s).

I – Le tracé des lignes ferroviaires, produit d'enjeux politiques locaux et de la concurrence entre les compagnies ferroviaires (début du 20^e siècle – 1938)

(Plage 02) Tracé des lignes construites au 19^e siècle : obstacle au développement de la grande vitesse – l'électrification des lignes a été un progrès majeur – les rampes des lignes de chemin de fer (02mn:35s).

(Plage 03) La ligne transpyrénéenne Pau-Canfranc : infrastructure ferroviaire sans réel intérêt selon Roger Hutter – évocation de la ligne de Tende (Nice-Coni) (08mn:58s).

(Plage 04) Arguments politiques dans la construction de petites lignes ferroviaires (anecdote sur la réouverture de la ligne de Vernon à Gisors) – les erreurs de construction de lignes ferroviaires provenaient parfois de la concurrence entre les compagnies ferroviaires (exemples cités : lignes du Massif central, ligne Béziers-Neussargues) (06mn:28s).

II – Les arguments développés en faveur de la grande vitesse

(Plage 05) Le *Shinkansen* : deuxième réseau construit au Japon (mise en service : 1962) – limitation de la vitesse ferroviaire en France à 120 km/h (exception : train aérodynamique du PLM autorisé à rouler à 140 km/h) (07mn:42s).

(Plage 06) Projet de grande vitesse de Robert Geais [chef du service Voies et Bâtiments à la région Nord] en 1965 – élan donné par le *Shinkansen* dans le développement de la grande vitesse française – vitesse du *Shinkansen* limitée à 210 km/h par la Banque mondiale – évolution de la vitesse : passage de 160 à 200 km/h (exemple cité : la ligne Les Aubrais-Bordeaux) – accidents au niveau des passages à niveau (collision train-camion) (06mn:47s).

(Plage 07) Nouvelle infrastructure préconisée par Robert Geais, inspirée de l'infrastructure autoroutière – gain de temps avec des tracés rectilignes qui raccourcissent les itinéraires – courbes et pentes du chemin de fer alors inadaptées à la grande vitesse (03mn:51s).

(Plage 08) Arguments de Robert Geais : la faiblesse de la densité de population en France et la géographie du territoire (pays relativement plat) – itinéraire initial choisi par Robert Geais : Paris-Lille-Bruxelles-Londres – arguments en faveur de la ligne Paris-Lyon – essais à grande vitesse dans les Landes [1955] – en 1973, projet de TGV à turbine à gaz présenté à Valéry Giscard d'Estaing [ministre des Finances 1969-1974] – crise pétrolière de 1973 (09mn:45s).

III – Différents problèmes techniques à résoudre sur le matériel TGV (mode de traction, bogie, pressurisation)

(Plage 09) Choix du mode de traction électrique (investissement important pour l'électrification mais amorti avec l'exploitation) – après avoir plaidé le dossier TGV en turbotrain auprès de Valéry Giscard d'Estaing, André Ségalat [président de la SNCF 1958-1975] défend le dossier du TGV électrique (02mn:07s).

(Plage 10) Problème de bogie à résoudre sur le matériel TGV (problème d'instabilité solutionné par Pierre Moron, ingénieur général honoraire de la SNCF, direction du Matériel) – seuil de vitesse à partir duquel le coût en énergie est supérieur au bénéfice du temps gagné – débits des lignes et TGV à deux étages (06mn:21s).

Entretien avec Roger Hutter

(Plage 11) Problème de motorisation (localisation du bogie) – le captage du courant pour la grande vitesse (améliorations depuis les essais de 1955 : essais dans la plaine d'Alsace avec un système de double pantographe) – problème de la pressurisation – dépannage d'une rame en demi détresse (mesures prises : limitation des rampes à 35 mm, ajout d'un bogie moteur en tête des TGV Paris-Lyon) (07mn:13s).

(Plage 12) Les rames TGV Sud-Est et Atlantique ne peuvent être attelées ensemble – mise au point des moteurs synchrones (02mn:53s).

IV – Les principes économiques de l'exploitation du TGV Sud-Est

(Plage 13) Prévisions de trafic sur la ligne TGV Sud-Est – première et seconde classes (nombre de places dans les voitures, trafic de première classe moins saisonnier que celui de deuxième classe...) (08mn:29s).

(Plage 14) Pas d'évolution à terme vers un TGV marchandises selon Roger Hutter – à la SNCF, davantage de recherche sur le transport de voyageurs que sur le transport de marchandises (08mn:03s).

(Plage 15) Importance de la saturation de la ligne Paris-Lyon dans la réalisation du TGV Sud-Est – en 1965, Roger Hutter devient directeur général adjoint et reprend le projet de Robert Geais pour la ligne Paris-Lyon (04mn:37s).

Abordant des thèmes sans lien direct avec l'étude intitulée « Histoire d'une décision : le chemin de fer à grande vitesse en France (1945-1990) », la fin de l'entretien n'est pas communiquée sur Internet. Se renseigner auprès de l'AHICF pour une consultation dans les locaux.