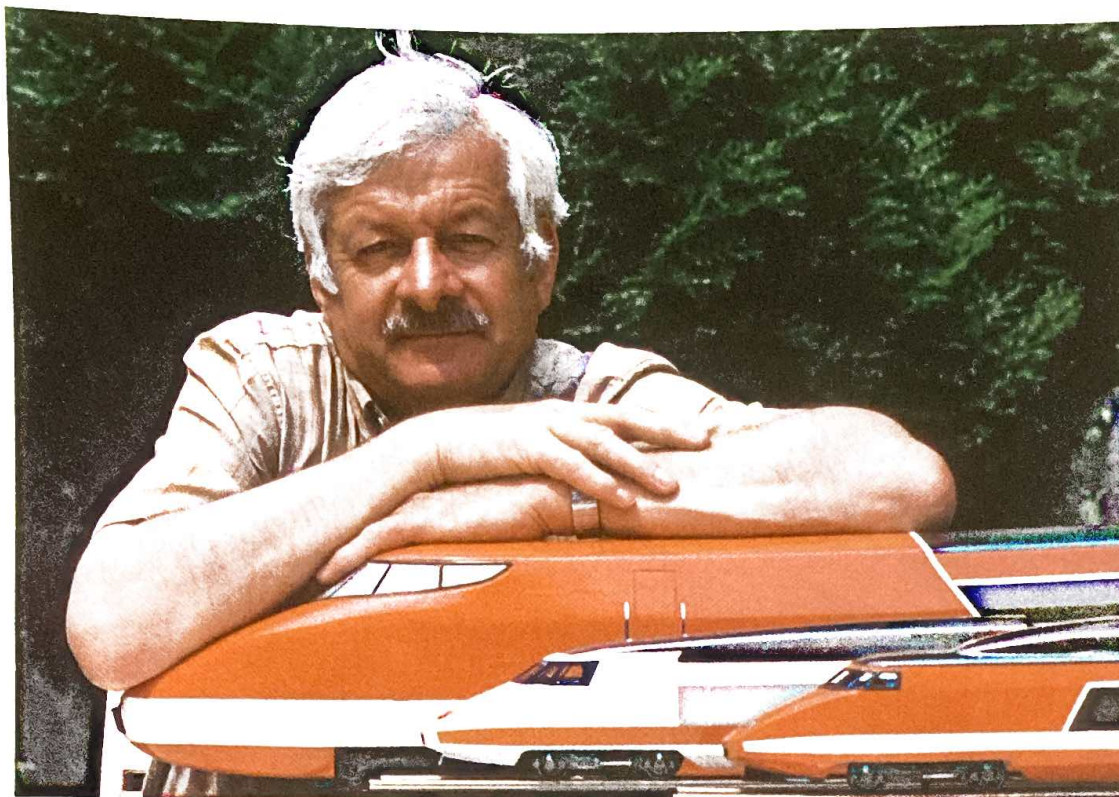




Jacques Cooper, le designer du TGV, est mort le 17 avril 2024, à 93 ans. On lui doit le nez caractéristique du TGV orange

### À PROPOS...

« Le TGV, trop rapide, est un mauvais coup porté au livre », a dit Bernard Pivot (1935-2024) journaliste, écrivain, critique littéraire, animateur d'émissions culturelles.

#### laisser qc de côté

→ etw vernachlässigen

#### être concluant,e

→ beweiskräftig sein

#### peaufiner qc

→ etw den letzten Schliff geben

#### rétrécir

→ schrumpfen

#### desservir qc

→ etw anbinden

#### rallier ... à ...

→ von ... nach ... gelangen

#### la province

→ französische Regionen außerhalb von Paris

#### le flux migratoire

→ Wanderungsstrom

#### inédit,e

→ nie dagewesen

#### démarrer

→ in Schwung kommen

#### prendre le chemin de ...

→ sich nach ... aufmachen

#### emprunter qc

→ hier: durch etw fahren

#### la Manche

→ Ärmelkanal

#### s'élancer

→ hier: eingesetzt werden

#### la motrice

→ Triebwagen

n'est laissé de côté. On s'assure par exemple que le voyageur ne ressent pas l'onde de choc lors du croisement de deux trains à 300 km/h.

Le design du train du futur est confié à Jacques Cooper, un élève du célèbre Raymond Loewy (le designer de la bouteille de Coca-Cola ou du logo de Shell). La ligne du TGV s'inspire du concept de la Porsche Murène. Sa couleur orange, peu habituelle pour un train, étonne. « Cette couleur reste dans le cadre de l'idée du véhicule : avoir une forme très spéciale, particulière et aérodynamique, et en même temps se singulariser par la couleur pour faire du jamais vu », explique Jacques Cooper.

En 1975, les deux premières rames du TGV, nommées affectueusement « Patrick » et « Sophie », sont commandées. Pour éprouver leur résistance, on les fait rouler sur près d'un million de kilomètres jour et nuit, 24 heures sur 24. Un baptême du feu ! En 1978, les essais se terminent, et ils sont concluants. Encore trois années pour peaufiner le bijou, et en 1981, le train à grande vitesse est prêt. Inauguré le 22 septembre 1981, il est mis en circulation pour le public dès le 27 septembre, même s'il faudra attendre 1983 pour que la durée du Paris-Lyon soit réduite à deux heures. « La France a tout d'un coup l'impression de rétrécir », dira l'historien Fernand Braudel.

### Derrière les records, une révolution

Le succès du TGV est immédiat. 18 mois seulement après sa mise en exploitation, on compte déjà dix millions de passagers. Sur la ligne Sud-Est, la fréquentation passe de sept millions de voyageurs en 1982 à 20

millions en 1991, et plus de 40 millions en 2012 ! Entre 1980 et 1990, le trafic augmente de 70 %. La SNCF décide alors de lancer de nouvelles lignes. Cela commence en 1990 avec le TGV Atlantique, qui dessert l'ouest du pays. En 1993 le TGV Nord met Lille à une heure de Paris. En 2001 le TGV Méditerranée permet de rallier Paris à Marseille en seulement trois heures (contre environ 7 h 45 en voiture). La construction de lignes à grande vitesse (LGV) se poursuit en 2007 avec le TGV Est vers Strasbourg. Et la saga continue puisqu'en 2017, pour la première fois, deux LGV sont mises en service en même temps : Sud-Est Atlantique et Bretagne-Pays de la Loire.

Avec le TGV, les habitudes des Français changent radicalement. Les Lyonnais d'abord, à partir de 1981, puis les Marseillais, après 2001, découvrent qu'ils peuvent travailler à Paris tout en vivant en province puisqu'il est possible de faire l'aller-retour dans la journée, ou juste de passer deux ou trois jours par semaine dans la capitale. Conséquence, un flux migratoire inédit démarre du nord de la France vers le sud (Lyon, puis Aix et Marseille).

Le TGV français sort bientôt de ses frontières. En 1994, il prend le chemin de Londres avec l'entrée en service de l'Eurostar, qui emprunte le tunnel sous la Manche. En 1996, le Thalys s'élance entre Paris et Bruxelles. Puis ce sera Amsterdam, Cologne, Milan, Francfort, Stuttgart, Luxembourg et Barcelone. Rien ne semble arrêter son expansion.

Mieux, les records de vitesse sur rail tombent les uns après les autres. Pendant sa campagne d'essais en 1989, la motrice du TGV Atlantique atteint