

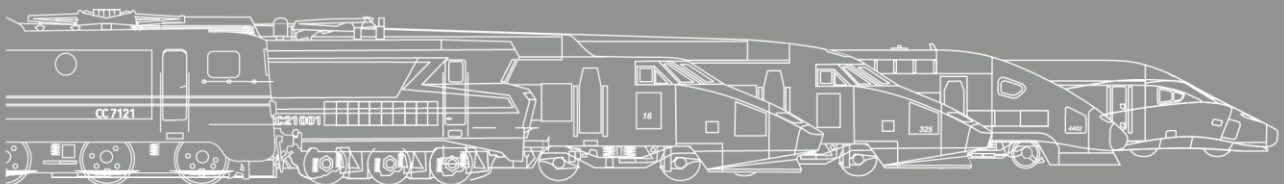
MONSIEUR COOPER

1931



2024

*Dessinez-moi un train
qui ne ressemble pas à un train.*



Jacques Cooper, le designer du premier TGV, s'en est allé le 16 avril 2024.



Connu pour avoir dessiné le premier TGV en 1981 et participé à d'autres projets d'envergure internationale tels que des métros et des locomotives, le designer Jacques Cooper est décédé le 16 avril 2024, à l'âge de 93 ans.

Jacques Cooper est né le 23 janvier 1931 à Chantilly, au sein d'une famille dont le père est d'origine anglaise et la mère sarthoise, tous deux travaillant comme palefreniers. Après avoir passé son enfance à Paris où la famille s'était installée, il manifeste très tôt un intérêt pour le dessin. En 1947, il intègre l'école Boule, où il se spécialise dans l'atelier de menuiserie en sièges, et en ressort diplômé en 1951.

Designer polyvalent et innovateur.

Des tracteurs, des hélicoptères et... une Porsche.

En 1953, Jacques Cooper se voit offrir une opportunité par l'école Boule de rejoindre l'agence du designer franco-américain Raymond Loewy, où il travaille jusqu'en 1957. Au sein de cette agence, il participe notamment à des projets d'aménagement de magasins pour des enseignes telles que le BHV et Monoprix.

En 1957, il se distingue en concevant un carénage pour un prototype d'hélicoptère de la société Sud-Aviation. Cet hélicoptère, nommé "Gouverneur", est une modification unique de l'Alouette II.

Jacques Cooper a travaillé dans divers secteurs, notamment l'électroménager chez General Motors - Frigidaire et Arthur Martin, ainsi que dans l'automobile chez Renault et Brissonneau et Lotz. Il est notamment connu pour avoir conçu la carrosserie du prototype Murène, réalisé chez Heuliez sur la base d'une Porsche 914 à moteur central.



Designer de trains à grande vitesse et de transports urbains.

À partir de la fin des années 1960, il commence à travailler pour Brissonneau et Lotz, où il se voit confier des projets ambitieux tels que la conception d'un train innovant pour Alstom. Il rejoint ensuite Alstom en 1972, où il contribue à la conception du turbotrain TGV 001. Pour le TGV Sud-Est, la SNCF lance en 1975 un concours de design auprès de 4 agences françaises. Jacques Cooper y participe associé au Groupe Design MBD. La SNCF retient deux projets : celui de Design Programme de Roger Tallon et celui du Groupe Design MBD. Elle présente en Gare de Lyon les maquettes des deux projets et organise une enquête qui n'apporte pas de résultats probants. Elle décide donc de confier le design de l'intérieur du TGV PSE au constructeur retenu : Alstom. Tout naturellement c'est Jacques Cooper, designer « maison », qui réalise le programme. Son projet est immédiatement accepté pour ce qui est de la ligne extérieure, mais il est invité à de nombreuses reprises à reprendre les aménagements intérieurs, depuis les sièges jusqu'aux poignées de porte. Ayant été amené à quitter Alstom en 1987, Jacques Cooper a laissé sa marque dans le domaine du transport en ayant notamment dessiné le métro de Santiago, le métro du Caire (ligne équipée par Alstom) ainsi que des locomotives chinoises diesel ND4 et électrique 8K, entre autres projets.

Un premier train rapide esquissé dès 1968.

Cette allure si particulière inspirée de la calandre d'une Porsche, cet orange mythique. Travaillant pour Alstom, Jacques Cooper avait ébauché dès la fin des années 60 le futur train à grande vitesse français, à la silhouette si particulière.



« Monsieur Cooper, dessinez-moi un train qui ne ressemble pas à un train ».

Il restera comme l'homme qui a donné au TGV sa silhouette distinctive, avec son nez effilé et aérodynamique et sa première livrée orange, devenue mythique dans l'univers ferroviaire français et bien au-delà de nos frontières.

Son Directeur chez Alstom lui demande en 1972 de « dessiner un train qui ne ressemble pas à un train ». Les dirigeants de la SNCF disent de leur côté qu'ils veulent du nouveau, mais qu'ils ne savent pas quoi ?...

Jacques Cooper a d'abord imaginé le style du turbotrain TGV 001, un prototype permettant d'atteindre des vitesses entre 250 et 300 km/h, encore inédites à l'époque et avec quatre turbines Turmo III G : c'était avant la crise pétrolière.

Pour le TGV 001 le choix de Jacques Cooper s'est d'abord porté sur le bleu soutenu pour arriver à l'orange. Le Directeur du Matériel de la SNCF Jean Bouley, s'est alors exclamé : « ça c'est nouveau, ça plait, c'est beau ! »

Ce TGV ne sera jamais mis en service commercial, mais lors du lancement du tout premier train à grande vitesse entre Paris et Lyon, Jacques Cooper sera à nouveau chargé de son dessin et s'appuiera largement sur le style du TGV 001.

La silhouette comme le coloris orange sont conservés et en 1981, le TGV fait son apparition en France, gare de Lyon, à Paris, sous les yeux du Président de la République François Mitterrand.

Fierté nationale

C'est le début d'une aventure ferroviaire qui marquera la France en réduisant considérablement les durées de déplacements dans le pays. Le TGV deviendra un symbole de fierté nationale régulièrement brandi par les dirigeants du pays pour illustrer la réussite industrielle de la France.

Pourquoi le TGV PSE était-il orange ?

Jacques Cooper a présenté plusieurs dessins de TGV PSE avec différentes couleurs à Jean Dupuy, cadre dirigeant à la SNCF. Hésitant sur la couleur, Jean Dupuy demanda à Jacques Cooper qu'elle couleur il choisirait, Jacques Cooper répondit immédiatement : orange. C'est comme ça que le TGV PSE a revêtu sa robe orange.

Jacques Cooper finit par prendre sa retraite dans sa maison, basée à Suresnes.



Témoignage de Jean-Marie METZLER :

« Je crois que l'apport de Jacques Cooper au design ferroviaire vaut d'être rappelé, mais en situant son intervention dans la montée du design et de cette discipline dans les choix des maîtres d'ouvrage des projets de matériel roulant.

Montée non exempte de crises, comme celle de la mise en service des voitures Corail en 1975 l'avait montré. La récente mise en place d'une « direction Commerciale voyageurs » avait conduit à la montée en puissance, puis plus tard indéniablement en compétence des spécialistes du marketing de l'offre, de leur pleine incorporation dans les équipes de projet se substituant progressivement à leur consultation systématique revendiquée.

Processus dans lequel les techniciens ont dû apprendre à dialoguer.

Mais leur union fut et reste un combat, dont le choix de Jacques Cooper face à Roger Tallon fut un épisode. Que le choix de Lacroix pour une des rénovations du TGV, si je me souviens bien, en fut un autre, que François Lacôte a vécu personnellement.

C'est en cela que le décès de Jacques Cooper permet de rappeler, en prenant toutefois le temps et le soin de rendre à César ce qui est (fût) à César ! »

Citation de Jean DUPUY * : "**Le chemin de fer se conjugue au pluriel**".

* Directeur adjoint du « Matériel » avec la maîtrise du TGV 001.

Témoignage de François LACÔTE :

« J'ai très peu connu Jacques Cooper, et de plus dans des conditions particulières et difficiles pour moi, puisqu'après une ou deux réunions "design" seulement, je dus lui annoncer qu'il n'était pas retenu pour le TGV-A, mais que la SNCF avait décidé de confier cette mission à Roger Tallon. Il y aurait à ce sujet quelques anecdotes amusantes à raconter à ce propos, comme la première réaction de ce dernier, après son accord, de me dire qu'il avait été très déçu (pour ne pas dire "vexé") de ne pas avoir été retenu pour le premier TGV pour lequel il avait concouru. Il faut noter, par ailleurs (ce que me rappela Raymond Garde avec quelques commentaires) qu'au moment de la décision, Jacques Cooper était designer d'Alstom à Aytré ex "Brissonneau et Lotz". »



Les réalisations de Jacques Cooper.



Réfrigérateur



Tracteur SFV (Vierzon)



Porsche 914-6 Murène.



TGV 001



TGV SE



TGV A (pour la conception de la forme générale)



Locomotive diesel ND4 chinoise



Locomotive électrique 8K chinoise

Quelques dessins de Jacques Cooper





Sources :

<https://www.libramemoria.com/deces-celebres/2024/04/18/le-designer-francais-jacques-cooper-s-en-est-alle>

https://fr.wikipedia.org/wiki/Jacques_Cooper

Remerciements :

- Un grand merci à **Jean-Marie METZLER** et **François LACÔTE** pour leurs témoignages.
- Merci également à **Bernard BAYLE** pour son aide précieuse.