

## Jean Bouley (1925-1996)

M. Jean Bouley est né le 26/09/1925 à Montauban (Landes)

ENREGISTREMENT RÉALISÉ LE 18/06/1991 PAR MONSIEUR ALAIN BELTRAN ET MONSIEUR JEAN-FRANCOIS PICARD.

FONCTION A LA SNCF	Directeur du Matériel, SNCF (1974-1980)
DATE D'ENTRÉE ET DE DEPART DE LA SNCF	1947 – 1981
AXE DE L'ÉTUDE	Les origines des grandes vitesses ferroviaires en France
SUJET PRINCIPAL	Entretien avec Jean Bouley, directeur du Matériel de la SNCF (1974-1980)
THÈMES ABORDÉS	Le rôle de la division des Études et celui de la direction générale de la SNCF dans la naissance de l'idée de la grande vitesse sur voies classiques (1955-début des années 1960) Le service de la recherche (1966-1976) Le TGV 001 (turbotrain) et le <i>Zébulon</i> (rame automotrice électrique), prototypes pour la grande vitesse Une relation déséquilibrée entre constructeur et exploitant Évolution du service de la recherche
OUTIL DE CONSULTATION	3 CD audio
MATERIEL D'ENREGISTREMENT	2 cassettes audio
DUREE DE L'ENREGISTREMENT	2 heures 01 minute 55 secondes
DUREE APRES TRAITEMENT DU SON	1 heure 56 minutes 23 secondes

### Carrière

Diplômé de l'École Polytechnique (1944) – entre à la SNCF en 1947 – directeur du service Matériel et Traction (1974-1980) – secrétaire général de l'UIC (1981-1990) – membre fondateur de l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France (1987).

## Décoration

Officier de la Légion d'Honneur

## 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 Jean Bouley. 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) Jean-François Picard explique sa démarche et souligne les enseignements tirés des premiers entretiens : logique politique, logique économique, culture ferroviaire des ingénieurs, innovation davantage du côté de la SNCF que du côté des constructeurs, composante sociale de la SNCF sont des éléments de la genèse du TGV (05mn:12s).

### **I – Le rôle de la division des Études et celui de la direction générale de la SNCF dans la naissance de l'idée de la grande vitesse sur voies classiques (1955-début des années 1960)**

(Plage 02) Devient directeur du Matériel le 1<sup>er</sup> novembre 1974 (succède à Jean Dupuy, directeur du Matériel 1971-1974) – à sa prise de fonction, deux dossiers : l'attelage automatique, qu'il doit faire échouer, et le TGV – avant de devenir directeur du Matériel, Jean Bouley ne croyait pas au TGV (raison évoquée : pas de soutien politique au projet) (02mn:18s).

(Plage 03) Les origines de la grande vitesse sont à mettre au crédit d'une poignée de personnes, dont fait partie Fernand Nouvion (essais de mars 1955 menant au record mondial de vitesse ferroviaire, avec le soutien d'Ange Parmentier, directeur du service Matériel et Traction de 1947 à 1955, et de Louis Armand, président de la SNCF de 1955 à 1958) – expérience internationale de Fernand Nouvion (rencontre avec les Japonais à l'origine du *Shnikansen*, électrification de l'Inde) – suite au Congrès d'Annecy de 1951, développement de l'électrification en 50 Hertz – autorisation donnée par la direction générale de la SNCF de faire rouler le *Capitole* à 200 km/h (mis en service en mai 1967) – développement de la traction monophasée au sein de la division des Études à prendre en compte dans l'origine du TGV (08mn:10s).

(Plage 04) Traction à moteur thermique inférieure à la traction électrique quant à ses capacités de charge – sur les voies équipées d'autorails flexibles, prise de conscience des performances possibles avec la traction à moteur thermique (Marcel Tessier [chef de la division des Études de traction à moteur thermique 1964-1966] insère une turbine aéronautique sur un autorail) – au début des années 1960, conception de projets de grande vitesse à partir de la traction à moteur thermique (05mn:13s).

### **II – Le service de la recherche (1966-1976)**

(Plage 05) Réflexion de Roger Guibert [directeur général adjoint 1958-1966, puis directeur général 1966-1974] pour moderniser la SNCF – conception d'un service de la recherche en 1966 – nécessité d'un service pluridisciplinaire et à long terme (contrairement aux services techniques existants) pour réaliser la grande vitesse – dimension économique apportée par Michel Walrave [chef du département Economie du service de la recherche 1967-1971] – caractère transversal du service de la recherche (08mn:17s).

(Plage 06) Le service de la recherche montre que le projet C03 de grande vitesse sur infrastructure nouvelle est réalisable – service de la recherche étroitement lié à la direction générale (02mn:38s).

### **III – Le TGV 001 (turbotrain) et le *Zébulon* (rame automotrice électrique), prototypes pour la grande vitesse**

(Plage 07) Raison du choix de la ligne Paris-Lyon : présence d'un marché et d'une solution pour désengorger la ligne – passage de la plupart des dirigeants de la SNCF par le PLM (grand réseau voyageurs 1857-1938) et/ou par le réseau Est (réseau marchandises) au début de leurs carrières – projet de TGV autoroutier de Robert Geais [chef du service Voies et Bâtiments de la région Nord 1947-1973] (07mn:10s).

(Plage 08) Cadre du projet de grande vitesse de la SNCF : élan technologique, dimension nationale du projet grâce au service de la recherche – la difficile acceptation du projet TGV 001 par les hommes politiques (peu d'écho dans la classe politique) – rôle d'André Ségalat [président de la SNCF 1958-1975] dans la promotion du projet (« marketing politique ») – politiciens invités à essayer le prototype TGV 001 dans les Landes – deux rames dans le programme de commande de la direction du Matériel : rame à turbine et rame électrique (fin 1969) – Fernand Nouvion conçoit la pendulation comme le moyen de rouler vite sur les voies électrifiées – le projet de grande vitesse sur infrastructures nouvelles en traction électrique est le produit de plusieurs recherches (traction à moteur thermique, traction électrique, pendulation, lignes nouvelles) (09mn:51s).

(Plage 09) Choix entre la rame automotrice et la rame tractée (Fernand Nouvion prend conscience de l'apport de la rame automotrice pour la grande vitesse) – difficultés d'entretien des automotrices – avantages de la motricité répartie vers les extrémités (09mn:32s).

(Plage 10) Raisons du choix de la ligne Paris-Toulouse pour le champ d'essai du TGV 001 – Valéry Giscard d'Estaing [Président de la République 1974-1981] n'a jamais voulu prendre le train d'essai – en 1973, Paul Le Vert est chargé par le ministère des Finances de mettre à jour les conclusions du rapport Coquand (1967) (le rapport Le Vert convainc les conseillers techniques des hommes politiques, notamment grâce à la présence d'éléments économiques tirés des travaux de Michel Walrave) (07mn:45s).

(Plage 11) Prototype pour la grande vitesse sous caténaire : le *Zébulon* – les origines électriques du TGV (le *Zébulon* est le convertisseur entre l'axe thermo-dynamique pensé au départ et l'électricité, la nouveauté est la grande vitesse sur automotrice) – influence du tracé rectiligne dans le passage de la traction en turbine à gaz à la traction électrique (06mn:31s).

(Plage 12) Contribution des économistes à la décision de développer la grande vitesse (développement de modèles mathématiques basés sur de nouveaux comportements de clientèle) – modèles économiques définis *a priori* – apports du service marketing dans la définition des comportements des usagers – développement du projet C03 indépendamment du contexte de concurrence (routes, aviation, *Aérotrain*), autonomie du projet (06mn:20s).

(Plage 13) Principales difficultés étudiées lors des essais : les questions de stabilité du bogie du TGV 001 et du *Zébulon* (période 1948-1974), la transmission – rôle majeur de la division des Essais d'André Mauzin [section Essais et recherches Voie] (09mn:29s).

### **IV – Une relation déséquilibrée entre constructeur et exploitant**

(Plage 14) Relation entre la SNCF et le constructeur Alstom dans la construction du TGV Sud-Est (la SNCF pilote tous les choix) – très peu d'innovations sont venues du constructeur (seule proposition d'Alstom : l'anneau d'intercirculation) – politique d'exportation du TGV (deux difficultés : c'est la SNCF qui dispose de l'infrastructure, et Alstom a manqué de ressources pour adapter le matériel du TGV à l'étranger, exemple cité : la Chine) (08mn:42s).

(Plage 15) Le constructeur dépend des impératifs de production et des impératifs commerciaux de la SNCF – relation très déséquilibrée entre Alstom et la SNCF (exemple du cahier des charges des glaces équipant les voitures Corail) (06mn:45s).

## Entretien avec Jean Bouley

(Plage 16) Échec du *High Speed Train* : selon Jean Bouley, la British Rail n'étant pas en mesure de définir le produit, ce sont les constructeurs qui se sont emparés de ce champ ; très peu de relations de l'exploitant avec les constructeurs – en France, l'innovation est venue des exploitants (collaboration étroite entre les services de l'entretien et les services de construction de la SNCF) – selon Jean Bouley, les spécifications en terme d'objectifs doivent être du ressort de la SNCF et l'innovation, en fonction de ces objectifs, du ressort du constructeur (03mn:18s).

### **V – Évolution du service de la recherche**

(Plage 17) Dans le service de la recherche, renoncement progressif à l'idée de laisser l'innovation au plus près de l'exploitation – dénomination du service de la recherche – évocation rapide de la place des constructeurs dans la sustentation magnétique allemande (03mn:54s).

(Plage 18) Piste d'innovation qui n'a pas été creusée : l'aluminium comme matériau de construction du TGV (matériau peu connu des constructeurs et de la SNCF) – même méconnaissance concernant le carbone, le caoutchouc – pas de prise de conscience du fait que la grande vitesse demande d'autres matériaux que l'acier (05mn:11s).