

Messieurs,

Il est une remarque que les cheminots ont faite depuis longtemps, c'est que sur la ligne de PARIS à VINTIMILLE, les voyageurs qui "montent" vers PARIS n'ont pas la même mine, ni la même allure que ceux qui "descendent" vers la Côte d'Azur. Les premiers paraissent moroses, irritables et semblent déjà porter un parapluie sur la tête ; les seconds sont souriants, amènes et déjà éclairés par la lumière du midi.

J'ai la chance de placer ces quelques propos avant que ceux qui remonteront cette nuit vers PARIS n'aient perdu, en même temps que les bienfaits d'une journée sur la Côte, leur prédisposition à l'indulgence et j'en remercie le ciel méditerranéen : c'était là mon premier devoir.

Monsieur le Ministre,

En quelques mois, le train a sifflé deux fois sur nos grandes artères pour des inaugurations électriques et nous vous sommes extrêmement reconnaissants d'avoir accepté de présider à NICE, comme à ROUEN, les manifestations organisées afin de célébrer ces événements.

Ces manifestations n'approchent pas, il s'en faut, les fastes de celles qui se sont déroulées il y a 105 ans lorsque, parmi une foule en liesse, arrivait à NICE un "messenger sifflant et

flamboyant" annonçant l'ère nouvelle qui allait donner à la capitale de la Côte d'Azur la prospérité incomparable que nous lui connaissons.

Je suis assuré qu'un même appareil n'était pas nécessaire à vos yeux pour mesurer l'importance de l'objectif atteint, grâce à l'appui précieux de votre département et, en particulier, de M. le Directeur des Transports Terrestres.

Je voudrais dire aussi aux Hautes Personnalités italiennes et aux Autorités de la Principauté de MONACO, qui ont bien voulu accepter notre invitation, l'honneur que nous ressentons de leur présence.

Messieurs les Parlementaires,

Vous êtes venus nombreux fêter avec nous cet événement ferroviaire. Je vous remercie vivement d'avoir ainsi témoigné l'intérêt que vous portez aux efforts que nous faisons pour l'équipement de ces départements que vous représentez avec autorité et dont l'essor économique est votre constant souci.

Monsieur le Préfet de Région,
Messieurs les Préfets, Messieurs les Officiers Généraux,
Messieurs les Représentants des Collectivités Locales, des
Grands Corps de l'Etat, des Universités, des Cultes,
des Chambres de Commerce et d'Agriculture,

Votre présence à vous-mêmes marque, que, de la Provence à la Riviera, les liens traditionnels qui ont toujours uni le chemin de fer à ceux qui mettent en valeur cette belle province restent aussi étroits. Nous vous sommes reconnaissants d'apporter ainsi votre

parrainage à l'avènement de la traction électrique entre MARSEILLE et VINTIMILLE.

Je n'aurais garde d'oublier, dans mes remerciements, MM. les Représentants de la Presse, du Cinéma, de la Radio, qui n'ont pas davantage hésité à accomplir le "parcours le plus long" qui ait été jamais inauguré depuis que l'électricité fait tourner les roues de nos machines.

Messieurs,

M. GUIBERT rappelait, ce matin, que la mise en service de l'électrification MARSEILLE - VINTIMILLE marque le terme d'une épopée ferroviaire commencée il y a vingt ans sur les bords de la Seine et qui s'achève aujourd'hui aux rivages de la Méditerranée.

Si nous sommes réunis ici à l'occasion de l'achèvement de l'équipement de la ligne MARSEILLE - VINTIMILLE, c'est, en fait, l'électrification de PARIS - VINTIMILLE, que nous inaugurons.

PARIS - VINTIMILLE, avec ses 1 121 km, est de loin l'artère la plus prestigieuse du réseau français. Elle est directement reliée aux réseaux suisse et italien et je ne saurais manquer de m'associer aux remerciements que M. le Ministre des Transports a déjà adressés à nos Collègues italiens pour l'esprit de coopération dont ils ont fait preuve lorsqu'il a fallu résoudre le problème de la liaison des deux réseaux électrifiés à VINTIMILLE.

PARIS - VINTIMILLE, c'est aussi la ligne qui dessert les trois plus grandes villes de France, plusieurs de nos provinces

en plein essor économique et touristique, le Sillon rhodanien si riche d'avenir et, enfin, cette magnifique région de la Côte d'Azur qui nous accueille aujourd'hui.

Dans la présentation qu'il a donnée du "Livre Blanc" récemment consacré à la S.N.C.F., M. le Ministre des Transports rappelle que :

"la S.N.C.F. apportera une contribution de premier plan au développement des Régions et des Villes en poursuivant la modernisation de son réseau et en améliorant les relations de PARIS avec les grandes métropoles et les relations des métropoles entre elles".

Cette définition du rôle de la S.N.C.F. par une voix aussi autorisée aurait, à elle-seule, pu justifier l'électrification de la ligne de PARIS à VINTIMILLE.

En fait, la S.N.C.F. n'a engagé aucune des étapes de ce grand projet sans l'avoir, au préalable, justifié par un bilan économique précis. Ce n'est pas le lieu, ici, de reprendre chacun de ces bilans qui pourraient appeler beaucoup de commentaires puisque, pendant les vingt années qu'a demandées l'électrification de la ligne, les techniques de référence ont beaucoup évolué.

Mais la traction électrique a elle-même progressé et les usagers de la ligne peuvent se rendre compte, par eux-mêmes, à quel point l'équipement de la Côte d'Azur s'est allégé par rapport à l'étape PARIS - LYON. Cet allègement a, certes, d'appréciables avantages du point de vue de l'esthétique - plus important peut-être ici qu'ailleurs - mais il a surtout été à l'origine de

substantielles économies.

Chacune des étapes a été largement rentable et la rentabilité globale de l'électrification PARIS - VINTIMILLE paraît aujourd'hui particulièrement évidente puisque le coût total des travaux en francs constants a été de l'ordre de 1 100 millions alors que les économies d'exploitation réalisées en 1968 sur l'ensemble de la ligne ont été de 400 millions.

De façon plus précise, je dirais que le bilan "actualisé", établi pour la seule étape MARSEILLE - VINTIMILLE, faisait ressortir un taux de rentabilité de 12 %. Dans le calcul de ce taux les économies ont été évaluées par rapport à la situation actuelle, c'est-à-dire par rapport à la traction vapeur. Mais nous avons pris soin de vérifier que le bilan resterait favorable en substituant à cette référence celle de la traction diesel.

Encore aurait-il fallu faire intervenir dans la comparaison - et nous l'avons négligé - le fait que la traction diesel n'aurait pas été en mesure, sur cette ligne d'exploitation difficile, d'offrir une qualité de service comparable à celle de la traction électrique.

L'électrification a, en effet, indépendamment de ses répercussions économiques directement chiffrables - qui sont les économies d'énergie, d'entretien, de matériel - des avantages indirects dont la valeur est moins facile à apprécier : ce sont le gain de temps pour les voyageurs, la souplesse accrue de l'exploitation, l'augmentation de la capacité de la ligne, les possibilités de dessertes supplémentaires à des coûts marginaux réduits.

S'ils n'ont pas été calculés, ces avantages n'en sont pas moins réels et vous accepterez, sans doute, que j'insiste sur certains d'entre eux dès lors que, dans le cas de la Côte d'Azur, ils prennent un intérêt tout particulier. Je veux parler là des possibilités qu'offre l'électrification pour relier entre elles les stations touristiques qui jalonnent la Côte et pour améliorer les liaisons suburbaines des grandes agglomérations.

C'est M. le Ministre des Transports qui rappelait récemment que "le chemin de fer est chargé d'une mission de service public et qu'il doit être, à ce titre, plus encore qu'il ne l'est actuellement, un instrument dynamique de la politique d'aménagement régional et d'aménagement urbain".

Dans le cadre ainsi tracé, la S.N.C.F. a récemment examiné avec l'O.R.E.A.M. de MARSEILLE la contribution qu'elle pourrait apporter au développement de l'aire métropolitaine de la cité phocéenne.

Faut-il rappeler également qu'entre SAINT-RAPHAEL et VINTIMILLE la voie ferrée est bien placée pour assurer commodément toutes les liaisons interurbaines et, qu'en raison de l'encombrement croissant des routes, elle représente un moyen de transport plus rapide et plus confortable pour de telles liaisons.

L'un des atouts essentiels du rail, l'économie d'espace, me paraît être à souligner dans une région où ce même espace est très mesuré.

Sans doute des difficultés d'ordre financier sont-elles à résoudre, mais elles ne sont pas insurmontables et la S.N.C.F. est prête à en chercher la solution avec les collectivités intéressées dans la ligne des directives fixées par l'Autorité de Tutelle. Des pourparlers ont été récemment engagés avec les collectivités de la

région de Lorraine pour la création d'une desserte ferroviaire cadencée reliant entre elles des agglomérations "en chapelet" qui, géographiquement, présentent des similitudes avec la contexture de la Côte d'Azur. Il y a là un précédent dont nous pouvons nous inspirer les uns et les autres.

Puisque je parlais il y a un instant, Messieurs, de la contribution que nous pouvons encore apporter à vos cités, vous me permettez de mettre en exergue combien notre collaboration était fructueuse dans les travaux de mise en souterrain de la ligne à la traversée de MONACO, dans ceux de couverture de la voie ferrée à CANNES, dans la reconstruction, si nécessaire, de la gare de NICE.

Messieurs,

Si cette région a vu son tourisme se développer de façon spectaculaire, elle reste aussi un champ d'élection pour des activités peut-être plus austères mais non moins importantes. Une récente étude sur l'économie de la région Provence - Côte d'Azur - Corse révèle que les Alpes-Maritimes ont vu s'implanter, depuis quelques années, des industries de pointe touchant, en particulier, l'électronique et où les effectifs employés constituent plus du quart du personnel des établissements industriels de ce département. En apportant aujourd'hui, à votre région, sa propre technique, l'électrification en courant industriel, la S.N.C.F. y rejoint ces industries d'avant-garde.

Ce n'est d'ailleurs pas pour elles phénomène fortuit, nous sommes, en effet, un de leurs meilleurs clients et elles ont toujours trouvé un champ d'application privilégié dans le développement même des techniques de l'électrification.

Pour ma part, je veux y voir un symbole, celui de l'aptitude du chemin de fer à rénover constamment ses techniques et ses méthodes en tirant le meilleur parti de tous les progrès industriels et scientifiques. Dans cet ordre d'idées il lui reste, sans doute, beaucoup à faire. Il le sait. Mais ce qu'il a réalisé - et vous en avez eu un nouvel exemple ce matin - porte témoignage de ce qu'il pourra faire demain lorsque lui seront donnés les moyens de faire valoir, à égalité avec les autres modes de transport, toutes les chances qu'il tient de sa technique et de son organisation.

Ici comme ailleurs, la S.N.C.F. a donc le sentiment de mettre à votre disposition un outil apte à favoriser l'essor de votre région. A l'avantage que vous donnait déjà, pour l'augmentation des courants commerciaux entre la Région Parisienne, la Région Lyonnaise et la Provence, une artère spécialement équipée en vue des transports rapides de voyageurs et de marchandises, s'ajoute désormais une artère à grand débit reliant l'Italie à l'Espagne qui ne peut que stimuler l'expansion économique tout au long de la Côte et contribuer ainsi à la prospérité de l'ensemble du midi de la France.

Ai-je besoin de souligner que l'effort que nous faisons pour vous faire bénéficier des plus récents progrès de la technique ferroviaire n'est dirigé contre quiconque. L'expérience prouve, et M. GUIBERT le rappelait lui-même, que sur la liaison PARIS - NICE où joue la concurrence de l'avion nos meilleurs trains conservent toute la faveur du public. C'est assez dire que nous nous devons de jouer notre propre rôle dans les perspectives économiques qui s'ouvrent à la Côte d'Azur.

Les études que nous avons faites sur les conséquences futures de l'électrification me permettraient sans doute de prévoir plus large et plus loin, mais je ne veux pas tomber dans le grandiloquence imprudente de certains ancêtres qui, lors de la mise en service du chemin de fer sur cette ligne, n'avaient annoncé rien moins, par le truchement du journal "le Globe" que la "réconciliation de l'Orient et de l'Occident dans le lit nuptial de la Méditerranée".

Laissez-moi seulement exprimer ma reconnaissance à tous ceux, ingénieurs, chercheurs, agents des bureaux d'études, qui ont contribué à la mise au point de l'oeuvre dont nous fêtons l'achèvement. A ces remerciements, j'associerais les constructeurs et les entreprises de travaux publics.

Je tiens aussi à rendre hommage à tous nos Agents des Services de la Traction, de l'Exploitation et de la Voie auxquels l'électrification a bien souvent fait obligation de réapprendre leur métier et qui ont montré, en la circonstance, leur compréhension du nouvel état de choses et leur dévouement à la profession.

Messieurs,

Le chemin de fer est pour vous maintenant un vieux compagnon de route associé durant plus d'un siècle à toutes les péripéties de votre histoire. Si je citais l'époque où la ligne de PARIS à TOULON a eu à transporter dans un délai relativement court 227 669 hommes et 36 357 chevaux, me dirait-on qu'il s'agissait de l'armée s'en allant combattre sur les champs de bataille.... de MAGENTA et de SOLFERINO. Et pourtant cela se situait en 1859.

Depuis, combien de convois sont passés sur cette ligne remorqués par les vieilles Crampton et par toutes les bonnes ouvrières de la traction vapeur.

Dans quelques heures, la fraîcheur de la nuit vous rappellera que vous avez quitté cette région de Provence - Côte d'Azur qui fut, dès l'Antiquité, terre d'élection des arts, de la culture et comme des échanges commerciaux ; carrefour fécond des idées et des hommes. Vous aurez l'impression d'y avoir laissé quelque chose d'ineffable que nous voudrions que vous puissiez retrouver souvent grâce à l'effort des cheminots.