

EXTRAIT DE LA NOTE DE M. PESCHAUD SUR LA CRISE DE L'EPARGNE
ENVISAGEE DU POINT DE VUE DES GRANDS RESEAUX DE
CHEMINS DE FER.

1^{er} octobre 1927

.....
En ce qui concerne la Compagnie du P.O., le rapport présenté aux actionnaires, lors de l'Assemblée générale de 1927, leur a fait savoir qu'en raison des circonstances financières, eu égard à l'aggravation des charges d'emprunt, la Compagnie renonçait à entreprendre la deuxième partie de son programme d'électrification, c'est-à-dire la section de Vierzon à Brive, jusqu'à ce qu'elle ait pu se procurer les capitaux nécessaires à des conditions moins onéreuses. La dépense prévue pour cette section était de 240 millions de francs. Pour les mêmes raisons, la Compagnie a dû ajourner la construction de l'usine hydro-électrique de MAREGES dont la dépense prévue (y compris la quote-part de l'Etat) est de 110 millions.

Il ne vous échappera pas que cet ajournement est extrêmement regrettable, car, si intéressante qu'ait été la mise en service de la section de Paris à Vierzon, l'exécution intégrale, dans les délais les plus courts, du programme d'électrification de la Compagnie, eût permis de réaliser tous les avantages qu'une réalisation partielle ne saurait procurer.

.....

De sorte qu'à l'heure actuelle, le bilan de l'opération de l'électrification de ces trois réseaux s'établit de la manière suivante :

P.L.M. : aucune ligne électrifiée ni en voie d'électrification,
P.O. : 322 km électrifiés sur 3.350 à électrifier,
Midi : 768 km électrifiés sur 3.200 à électrifier.

.....

Cet ajournement dans la réalisation du programme d'électrification de nos réseaux n'a pas été provoqué seulement par l'insuffisance des capitaux nécessaires. Il a eu pour cause également la cherté des capitaux. Il est facile de le justifier. Nous le ferons en prenant pour exemple le programme de la Compagnie d'Orléans.

Les programmes d'électrification des Réseaux sont basés sur une comparaison entre les charges financières afférentes aux travaux d'électrification et les économies de combustible et d'exploitation que l'électrification doit permettre de réaliser.

Lorsque le programme de la Compagnie d'Orléans fut arrêté, il reposait sur une évaluation d'après laquelle, sur certaines lignes, comme celle de Paris à Orléans, l'exploitation électrique serait plus avantageuse que l'exploitation à vapeur, lorsque les cours de charbon dépasseraient 100 frs la tonne, si les charges d'intérêt et d'amortissement des capitaux empruntés en vue de l'électrification ne dépassaient pas 7 à 8% .

Les cours du charbon sont demeurés supérieurs à 100 frs depuis cette époque et par suite l'opération eût été nettement avantageuse si les charges d'emprunt n'avaient pas dépassé ces taux, qui étaient ceux de l'époque où le programme d'électrification a été arrêté. Ils paraissaient suffisamment élevés pour que l'on ait fondé à ne pas éprouver de mécomptes.

Malheureusement les données financières du programme ont été bouleversées par les deux faits suivants :

- 1°- l'augmentation du prix des matières et de la main d'oeuvre, qui a entraîné une augmentation corrélative des dépenses de premier établissement. L'augmentation a été d'environ 100% de 1922 à 1926;
- 2°- l'aggravation des charges financières, qui sont passées, durant la même période, de 8% à plus de 12%, soit une augmentation supérieure à 50 %.

Au total, les charges financières de l'opération pour des travaux qui seraient entrepris actuellement se trouveraient grevées d'un coefficient de majoration d'environ 3 par rapport aux charges des travaux commandés en 1922.

L'équilibre du bilan d'électrification aurait été néanmoins maintenu si le prix de combustible avait subi une majoration du même ordre; mais, à l'heure actuelle, le prix du charbon, par rapport au prix de 100 frs envisagé lorsque le programme d'électrification fut arrêté, ne doit être multiplié que par 1 1/2 environ.

Dans ces conditions, l'ajournement de la deuxième tranche du programme d'électrification du réseau s'imposait, alors que, par ailleurs, aucune combinaison intéressante n'a pu être mise sur pied par l'emploi des prestations en nature. C'est ce que la Compagnie s'est décidée à faire, non sans regret.

En ce qui concerne la première tranche du programme, c'est-à-dire l'électrification de la Section de Paris à Vierzon, l'élévation des seules charges d'intérêt a eu pour effet d'imposer à la Compagnie une augmentation de charges supérieure à 20 millions.

.....