

## La SNCF commente les trois scénarios envisagés pour sauver ses TGV

Article rédigé par Capucine Moulas le 08/08/2014 à 09:30 dans la rubrique [Entreprise](#)



Les trois scénarios avaient été dévoilés par "Les Echos" le 24 juillet.

© DR

**La SNCF annonce qu'elle ne compte pas mettre en œuvre les trois scénarios "extrêmes" visant le redressement de son activité grande vitesse, évoqués le 21 juillet en conseil d'administration, et dévoilés par *Les Echos*.**

Les "trois scénarios" de sauvetage des TGV de la SNCF ont défrayé la chronique ces dernières semaines. Réuni le 21 juillet dernier, le conseil d'administration du géant ferroviaire aurait mis sur la table trois modèles prospectifs à dix ans pour maintenir son activité grande vitesse à flot, selon [Les Echos \(édition du 24 juillet\)](#). Dans un communiqué du 7 août, la société ferroviaire a cependant précisé que ces "modèles théoriques extrêmes n'ont pas vocation à être mis en œuvre".

### Un scénario un peu trop extrême

Le premier scénario, dit "économique" est tout particulièrement visé. La société ferroviaire envisageait une coupe sèche de l'activité, en se recentrant sur les "dessertes permettant de dégager des marges positives", à savoir une quarantaine de gares (sur plus de 200). La SNCF assure notamment que l'offre TGV Rhin-Rhône, menacée par ce plan drastique, est hors de danger. "Les infrastructures existent, les collectivités les ont conséquemment financées et il serait donc absurde et inacceptable pour tous de décider de leur désaffectation", s'est-elle défendu.

### Les TGV en danger ?

Depuis plus de deux ans en France, les trains à grande vitesse souffrent d'une fréquentation à la baisse, alors que, victimes de leur succès, 40% des recettes commerciales de cette activité serviraient à alimenter le reste du système ferroviaire, analyse *Les Echos*. Un fardeau que la SNCF aurait jugé trop pesant. Cette dernière reste toutefois silencieuse à propos des deux autres modèles dévoilés par la presse le mois dernier.

Dans l'un, peu probable à défaut d'un modèle économique stable qui nécessiterait 400 millions d'euros par an, les rames de TGV seraient davantage utilisées, et les prix des billets réduits de 10 à 20% pour optimiser le taux de remplissage des trains. Dans l'autre, plus réaliste et en accord avec le "Plan Excellence 2020" défini il y a deux ans, les économies seraient notamment réalisées sur le coût d'exploitation, à l'image de l'offre Ouigo lancée l'an dernier.