Fin juillet 2015, lors de la réunion du Comité Stratégique de la filière ferroviaire, Emmanuel Macron, ministre de l'Economie, et Alain Vidalies, secrétaire d'Etat aux Transports, ont confirmé des commandes de l'Etat d'un montant de 1,5 milliard d'euros pour renouveler les matériels des Trains d'Equilibre du Territoire (TET). Et après ?

Cette annonce avait pourtant de quoi rassurer les industriels du secteur, d'autant qu'elle s'ajoute aux 500 millions d'euros déjà engagés pour 34 rames Regiolis Alstom aménagées grandes lignes. Le Comité a aussi acté la commande par la SNCF des "nouveaux" TGV à livrer d'ici 2020-2021. Mais sans apporter de calendrier précis, alors que la charge actuelle de production TGV s'arrête en 2019.

Aussi, pour Louis Nègre, président de la Fédération des Industries Ferroviaires (FIF), *"le compte n'y est pas" : les annonces ne sont pas à la hauteur des défis à relever"*

. Ces propositions sont

"sous-dimensionnées" par rapport à l'urgence et à l'ampleur de la problématique des plans de charge des constructeurs de matériels roulants

".

D'autant que les incertitudes demeurent pour relancer des livraisons contrats-cadres des trains régionaux. Alain Vidalies évoque l'horizon 2025, soit un début de production en 2020, *"alors que les creux massifs de charge des sites industriels concernés vont se produire dès 2018"*

La FIF propose donc *"d'écarter une partie de la charge 2015-2016 [...] sur 2016-2017, de lever en priorité les options sur les contrats ouverts (Regio 2N, Regiolis, Francilien), d'accélérer le traitement de l'appel d'offres RER 2 N-NG pour une commande à l'été 2016 et de démarrer dès 2017 l'industrialisation du nouveau TGV"*