

Tout en enregistrant avec satisfaction les décisions de l'Etat de commander de nouveaux matériels pour les trains d'équilibre du territoire, la FIF a toutefois estimé que «le compte n'y est pas », selon l'expression de son président, Louis Nègre. Réuni fin juillet 2015, le comité stratégique de la filière ferroviaire a certes acté les commandes TET et annoncé 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», a rappelé la FIF qui estime que 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 ».

Des plans de charge également menacés par les incertitudes qui demeurent, faute de relance des contrats-cadres des trains régionaux (Régiolis, Regio 2N, Francilien, TER 2N-NG), alors que le contexte de la fusion des régions s'ajoute au ralentissement des décisions. Tandis qu'Alain Vidalies évoque l'horizon 2025, soit un début de production en 2020, la FIF rappelle que les creux massifs de plan de charge des sites industriels vont se produire dès 2018. Les industriels proposent d'écarter une partie de la charge 2015-2016 sur 2016-2017, de lever en priorité les options sur les contrats ouverts (dits contrats-cadres), d'accélérer le traitement de l'appel d'offres RER 2 N-NG (notamment pour le prolongement de la ligne RER E) pour une commande à l'été 2016, et de démarrer dès 2017 l'industrialisation du nouveau TGV.