

IMPACT DE LA CRISE DU MOYEN-ORIENT SUR LA FILIÈRE FERROVIAIRE FRANÇAISE

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

La Fédération des Industries Ferroviaires alerte sur la situation des fournisseurs d'infrastructure, des constructeurs de matériel roulant et des équipementiers face à la crise au Moyen-Orient en cours.

Une enquête conduite en avril 2026 auprès des adhérents de la Fédération révèle que 100 % des entreprises ayant sollicité une révision tarifaire se heurtent à une résistance de leur client public, alors que 87 % ne disposent pas de clauses de révision adéquates.

Sept textes permettent de fonder en droit les demandes portées par les fournisseurs : trois textes européens (directives 2014/25/UE et 2014/24/UE, communication de la Commission du 25 mars 2022) et quatre textes nationaux (articles L.6, R.2194-5 et R.2112-13 du Code de la commande publique, ainsi que la circulaire du 24 avril 2026 relative à l'exécution des contrats de la commande publique dans le contexte de hausse des prix des matières premières, accompagnée de la fiche technique de la Direction des affaires juridiques).

La FIF appelle les autorités françaises et européennes à veiller à ce que ce cadre soit effectivement appliqué au bénéfice des entreprises de la filière.

Un choc exogène inédit : La crise au Moyen-Orient, notamment dans le détroit d'Ormuz, constitue un choc géopolitique majeur affectant les chaînes d'approvisionnement mondiales. Elle vient s'ajouter aux tensions déjà structurelles sur les composants électroniques, aggravant l'ensemble des aléas pesant sur les matériaux stratégiques (acier, aluminium, cuivre, hélium), l'énergie et les semi-conducteurs essentiels au secteur ferroviaire.

Un droit reconnu mais refusé : Le droit européen et national reconnaît aux fournisseurs le droit à la révision des contrats en cas d'imprévision ; mais les donneurs d'ordre en font une lecture restrictive qui fragilise la filière.

Cinq demandes concrètes :

1. Maintenir la mobilisation des donneurs d'ordre ;
2. S'assurer de l'application des règles de la commande publique et de la circulaire du 24 avril 2026 ;
3. Mettre en place une gouvernance de crise filière ;
4. Pérenniser les investissements publics ;
5. Assurer un portage européen.

CONTEXTE

La filière ferroviaire française subit, depuis le début de l'année 2026, un choc exogène d'une ampleur inédite :

- **Verrouillage des axes de transport au Moyen-Orient** : Fermeture du détroit d'Ormuz depuis le 28 février 2026 et blocage de plusieurs axes routiers. Envolée du prix du baril (Brent > 100 \$ dès le 8 mars, pointes à 126 \$), +15 % sur les factures de gaz au 1er mai 2026, arrêt d'environ 10 % des capacités mondiales d'aluminium. Impacts directs sur cuivre, nickel, titane, soufre, hélium.
- **Suspension des projets ferroviaires dans la zone** : Signalements des opérateurs concernant la suspension de projets ferroviaires en cours. L'économie locale est fortement structurée autour de l'activité touristique, directement liée aux dessertes ferroviaires. Incidences attendues sur les flux touristiques et l'activité économique de la zone. Les fournisseurs français, déjà impliqués dans la région et reconnus pour leur excellence, sont principalement impactés à ce stade sur leurs carnets de commandes actuels et prévisionnels.
- **Exposition cumulative du ferroviaire** : La filière se trouve à la croisée des matériaux stratégiques, des composants et de l'énergie, et cumule ainsi toutes les sources d'aléa que la doctrine de l'imprévision dans les marchés publics a vocation à couvrir. Tensions sur les composants électroniques : Alerte de la Commission européenne début 2026 sur la production de composants intermédiaires concentrée en Asie du Sud-Est. Impact direct sur la signalisation ferroviaire (ERTMS/ETCS), l'électronique embarquée et la traction électrique.

NOTRE POSITION

La Fédération des Industries Ferroviaires alerte sur la situation des fournisseurs d'infrastructure, des constructeurs de

matériel roulant et des équipementiers : 100 % de ceux qui sollicitent une révision tarifaire se heurtent à une résistance de leur client public, alors que le cadre européen et national leur reconnaît expressément ce droit.

La FIF demande que ce cadre soit effectivement appliqué au bénéfice des entreprises de la filière, afin de garantir leur viabilité économique et la continuité des grands programmes d'investissement ferroviaires.

Enjeux pour le secteur ferroviaire

L'enquête conduite en avril 2026 auprès des adhérents de la FIF (TPE/PME 50 %, ETI 25 %, grands groupes 25 %) ; couvrant matériel roulant, infrastructure, signalisation, maintenance et ingénierie) met en évidence quatre enjeux convergents.

1) Impact opérationnel avéré sur les flux et les coûts

- 62 % des entreprises subissent des perturbations de flux logistiques (6 % blocages majeurs, 56 % retards mineurs).
- 81 % subissent une hausse des coûts de transport, dont 63 % entre 5 % et 20 %.
- 32 % ont engagé ou réalisé une modification de leurs routes d'approvisionnement ; 25 % ont engagé ou réalisé une modification de leur fournisseur.

2) Fragilité contractuelle généralisée

- 87 % des entreprises ne disposent pas de clauses de révision de prix adéquates face aux chocs actuels (56 % clauses insuffisantes, 31 % contrats à prix fermes).
- Les indices de référence disponibles sont jugés inadaptés pour 38 % des entreprises.

3) Résistance systématique des donneurs d'ordre

- 100 % des entreprises sollicitant une révision rencontrent une forme de résistance : négociation difficile au cas par cas (56 %), refus catégorique (19 %), absence totale de révision (25 %).

- Le refus juridique du client est invoqué par 25 % des entreprises ; la crainte de perdre des marchés futurs est citée par 13 %.

4) Risque systémique sur les programmes d'investissement publics

Les tensions budgétaires induites par la crise (dette, énergie) menacent, à moyen terme, la pérennité des programmes ferroviaires ; modernisation du réseau, SERM, matériel roulant régional, électrification, déploiement ERTMS ; qui sont précisément les leviers de souveraineté industrielle et de transition écologique.

5) Tensions sur les chaînes d'approvisionnement ferroviaires

Les tensions sur les chaînes d'approvisionnement fragilisent la disponibilité de pièces intermédiaires utilisées par les industriels français. La filière ferroviaire peut ainsi être exposée à des retards d'approvisionnement et à une volatilité accrue des délais de production, en particulier sur la signalisation, l'électronique de puissance et les sous-ensembles critiques.

Les textes essentiels et ce qu'ils garantissent aux fournisseurs

Sept textes, trois européens et quatre nationaux, suffisent à fonder en droit les demandes de révision que les fournisseurs d'infrastructure, les constructeurs de matériel roulant et les équipementiers peuvent porter face aux chocs de 2026. Pour chacun, la portée concrète au bénéfice de la filière est précisée.

Au niveau européen

Directive 2014/25/UE, article 89, marchés des secteurs spéciaux

Ouvre la possibilité de modifier un marché en cours sans nouvelle mise en concurrence lorsque les circonstances n'étaient pas prévisibles à la signature, dans la limite de 50% du montant initial.

Ce que cela garantit aux fournisseurs : Les fournisseurs de la filière ferroviaire peuvent s'en prévaloir vis-à-vis des donneurs d'ordre (gestionnaires d'infrastructure, exploitants,

autorités organisatrices des mobilités), qui sont qualifiés d'entités adjudicatrices au sens de l'article 11. Ces clients ne peuvent écarter par principe une demande de révision lorsque les conditions d'imprévisibilité sont réunies, ce que constituent la crise au Moyen-Orient et la pénurie de composants électroniques.

Directive 2014/24/UE, article 72, marchés publics classiques

Symétrique de l'article 89 : droit à la modification du marché sans nouvelle procédure en cas de circonstances imprévues, plafond 50 %.

Ce que cela garantit aux fournisseurs : Protège les entreprises titulaires de marchés conclus avec l'État, les régions, les collectivités et les établissements publics, notamment sur les grands programmes d'infrastructure ferroviaire cofinancés (CPER, AFIT-F).

Communication de la Commission européenne du 25 mars 2022

Rappelle aux États membres que les articles 72 et 89 sont pleinement mobilisables pour adapter les marchés en cours face aux chocs d'approvisionnement et d'inflation.

Ce que cela garantit aux fournisseurs : Constitue un précédent officiel que les fournisseurs peuvent opposer aux donneurs d'ordre qui refuseraient ou minimiseraient la révision. La FIF demande une communication équivalente pour acter le contexte Moyen-Orient 2026.

Au niveau national

Article L.6 du Code de la commande publique

Codifie la théorie de l'imprévision : droit du cocontractant à indemnité lorsqu'un événement imprévisible et extérieur aux parties bouleverse temporairement l'équilibre du contrat.

Ce que cela garantit aux fournisseurs : Confère à toute entreprise titulaire d'un marché public un droit autonome à indemnisation, indépendant de l'existence ou non d'une clause de révision. Fondement légal de premier recours lorsque le client public oppose un refus de révision par avenant.

Article R.2194-5 du Code de la commande publique

Transposition fidèle de l'article 72 § 1 c) de la directive 2014/24/UE : autorise la modification du marché en cas de circonstances imprévues, plafond 50 %.

***Ce que cela garantit aux fournisseurs** : Permet aux fournisseurs d'obtenir un avenant de révision, y compris pour des marchés à prix forfaitaire (avis Conseil d'État du 15 septembre 2022). Base réglementaire la plus directement mobilisable pour sortir d'une impasse contractuelle sans contentieux.*

Article R.2112-13 du Code de la commande publique

Impose à l'acheteur public de prévoir un prix révisable lorsque les prestations sont exposées à des aléas majeurs d'évolution des conditions économiques.

***Ce que cela garantit aux fournisseurs** : Obligation qui pèse sur les donneurs d'ordre et que ceux-ci méconnaissent régulièrement dans les marchés ferroviaires, exposant les fournisseurs à des risques économiques majeurs. Son respect protégerait en amont les entreprises titulaires de marchés pluriannuels de matériel roulant et d'infrastructure.*

Fiche technique DAJ et circulaire relative à l'exécution des contrats de la commande publique dans le contexte actuel de hausse des prix de certaines matières premières, abrogeant la circulaire n° 6374/SG du 29 septembre 2022.

La circulaire du 24 avril 2026, complétée par la fiche technique de la Direction des affaires juridiques de Bercy, constitue le cadre opérationnel en vigueur. Cette évolution récente de la doctrine administrative, qui actualise les orientations antérieures et abroge les dispositifs précédents, s'inscrit dans une logique favorable de sécurisation des relations contractuelles et de continuité économique des contrats publics. Elle identifie les quatre leviers juridiques mobilisables en cas de déséquilibre économique : révision des prix, modification des clauses contractuelles, indemnité d'imprévision et résiliation amiable.

***Ce que cela garantit aux fournisseurs** : les fournisseurs peuvent s'en prévaloir auprès de l'ensemble des acheteurs publics de l'État, tenus d'en assurer l'application dans le cadre du Code de la commande publique. La fiche technique de la DAJ vise explicitement les secteurs de l'informatique et de l'électronique, de la métallurgie et du BTP, directement concernés dans la chaîne de valeur ferroviaire; particulièrement exposés aux fluctuations de coûts et d'approvisionnement. Ces dispositions doivent être effectivement mises en œuvre et faire l'objet d'un suivi garantissant leur application homogène.*

À ce socle s'ajoute la jurisprudence fondatrice du juge administratif : CE, 30 mars 1916, Compagnie générale d'éclairage de Bordeaux (imprévision) et CE Ass., 9 décembre 1932, Compagnie des tramways de Cherbourg (distinction avec la force majeure), particulièrement structurante pour les contrats de service public et les infrastructures.

Malgré la solidité de ce cadre, sa mise en œuvre effective appelle une attention particulière afin d'en garantir une application homogène et conforme à son esprit, notamment s'agissant de l'appréciation de l'imprévisibilité, des modalités de justification économique et du recours aux mécanismes de révision des prix.



LES DEMANDES DE LA FIF

1. Maintenir la mobilisation des donneurs d'ordre

Les entités adjudicatrices et pouvoirs adjudicateurs doivent traiter les demandes sous un délai maximal de 60 jours avec réponse motivée par écrit, en référence explicite aux textes européens et nationaux applicables. Tout refus non motivé est contraire à l'esprit des directives.

2. Appliquer les règles de la commande publique et la circulaire du 24 avril 2026

Garantir la mobilisation effective, par les donneurs d'ordre, des mécanismes prévus par le Code de la commande publique, en renforçant la portée normative de cette obligation, et confier à la puissance publique un rôle de garantie et de médiation afin d'assurer une mise en œuvre effective et équilibrée des révisions de prix et des contrats.

3. Mettre en place une gouvernance de crise filière

La cellule de crise ministérielle existante doit être renforcée afin de traiter les cas bloquants et de réunir trimestriellement les donneurs d'ordre publics, les représentants ministériels (Transports, Économie, Industrie) et les fédérations professionnelles, notamment pour assurer le partage d'indices fiables.

4. Pérenniser les investissements publics

Un engagement ferme sur la pérennité des enveloppes pluriannuelles (CPER, AFIT-F, contrats État-Régions) au service des politiques de transition écologique, décarbonation, souveraineté industrielle et cohésion territoriale.

5. Assurer un portage européen

Saisine de la Commission et du Conseil pour une communication actualisée sur l'application des articles 72 et 89 dans le contexte moyen-oriental de 2026, à l'image de la communication du 25 mars 2022 sur le choc Ukraine, et pour porter une initiative européenne sur les clauses de révision dans les marchés pluriannuels d'infrastructure critique.

CONCLUSION

La FIF appelle les ministères concernés (Transports, Économie, Industrie) et les institutions européennes à rappeler aux grands donneurs d'ordre ferroviaires leurs obligations au titre du cadre juridique existant et à veiller à son application effective au bénéfice des entreprises de la filière face à la crise au Moyen-Orient et dans le détroit d'Ormuz.

Les fournisseurs, constructeurs et équipementiers français s'engagent en contrepartie à maintenir les livraisons et les délais dans toute la mesure compatible avec les approvisionnements, à documenter de façon transparente les éléments probants

justifiant leurs demandes de révision, et à investir dans la résilience des chaînes européennes.

La réussite des grandes politiques ferroviaires françaises, transition écologique, décarbonation des mobilités, souveraineté industrielle, cohésion territoriale, repose sur la solidité du tissu industriel qui les met en œuvre. Préserver ce tissu de fournisseurs face aux incertitudes politico-économiques de 2026 suppose que le droit, clair et favorable, soit effectivement appliqué.



ÉLÉMENTS COMPLÉMENTAIRES

Note élaborée à partir d'une enquête confidentielle conduite auprès des adhérents de la FIF en avril 2026. Les données présentées sont agrégées et anonymisées. Aucune entreprise n'est nommée et aucun effectif absolu n'est divulgué, conformément aux engagements déontologiques de la Fédération.

A.1 Résultats détaillés de l'enquête FIF (avril 2026 – 16 réponses)

Profil des répondants

- Taille : TPE/PME 50 % — ETI 25 % — Grands groupes 25 %.
- Activités représentées (multi-choix) : matériel roulant 36 %, infrastructure 20 %, maintenance 20 %, signalisation 20 %, ingénierie 4 %.
- Exposition Moyen-Orient : 58 % des répondants (29 % directe et 29 % indirecte).

Impact opérationnel

- Flux perturbés : 6 % blocages majeurs — 56 % retards mineurs — 38 % aucun impact.
- Hausse coûts transport : 63 % entre 5 % et 20 % — 19 % inférieure à 5 % — 19 % aucune.
- Modification des routes d'approvisionnement : 13 % en cours d'étude, 19 % déjà réalisée.
- Changement de fournisseur : 19 % en cours d'étude, 6 % déjà réalisé.

Situation contractuelle

- 56 % disposent de clauses de révision jugées insuffisantes (indices inadaptés).
- 31 % ont des contrats à prix fermes non révisables.
- 13 % estiment que les clauses couvrent l'essentiel des hausses.

Relations donneurs d'ordre

- 100 % des entreprises en demande rencontrent une résistance.
- Répartition : 56 % négociation difficile — 19 % refus catégorique — 25 % absence de révision.

Obstacles identifiés

- 38 % : absence d'indices de référence fiables.
- 25 % : refus juridique du client.
- 13 % : crainte de perdre des marchés futurs.

Attentes vis-à-vis de la FIF (multi-choix)

- 38 % partage d'informations et veille.
- 32 % plaidoyer institutionnel.
- 18 % actions collectives.
- 6 % mise en relation avec acteurs étatiques.

A.2 Synthèse des textes cités dans la note

Pour mémoire, les sept textes mobilisés dans le corps de la note, avec leur apport pour les fournisseurs de la filière :

| Texte | Apport pour les fournisseurs |
|--|--|
| Directive 2014/25/UE, art. 89 | Droit UE à la révision des marchés conclus avec les donneurs d'ordre ferroviaires (entités adjudicatrices du secteur des transports). |
| Directive 2014/24/UE, art. 72 | Droit UE à la révision des marchés conclus avec les pouvoirs adjudicateurs classiques (État, collectivités, établissements publics). |
| Communication Commission UE du 25 mars 2022 | Précédent officiel de la Commission — directement transposable par les fournisseurs dans le contexte Ormuz 2026 et opposable aux donneurs d'ordre qui refusent la révision. |
| Article L.6 du CCP | Droit autonome indemnité d'imprévision pour toute entreprise titulaire d'un marché public, indépendant de l'existence d'une clause de révision. |
| Article R.2194-5 du CCP | Droit à obtenir un avenant de révision pour circonstances imprévues (plafond 50 %), y compris sur un marché à prix forfaitaire. |
| Article R.2112-13 du CCP | Obligation pesant sur le donneur d'ordre de prévoir des prix révisibles — levier préventif pour les fournisseurs. |
| Circulaire du 24 avril 2026 relative à l'exécution des contrats de la commande publique dans le contexte actuel de hausse des prix de certaines matières premières et fiche technique de la Direction des affaires juridiques de Bercy | Consignes et cadre opérationnel de mise en œuvre du CPP, opposables dans leur application aux acheteurs publics de l'État et de ses établissements, notamment en cas de refus de mobilisation des mécanismes de révision des prix. |

A.3 Fondements jurisprudentiels

- CE, 30 mars 1916, Compagnie générale d'éclairage de Bordeaux : arrêt fondateur de la théorie de l'imprévision.
- CE Ass., 9 décembre 1932, Compagnie des tramways de Cherbourg : distinction imprévision / force majeure, jurisprudence ferroviaire par son objet.
- Avis CE n° 405540 du 15 septembre 2022 et circulaire du Premier ministre du 24 avril 2026 : reconnaissent, dans le cadre des règles du Code de la commande publique, la possibilité de modifier par avenant les clauses financières d'un contrat, y compris à prix forfaitaire, notamment en cas de circonstances imprévisibles affectant l'équilibre économique du contrat.