

IMPACT DE LA CRISE DU MOYEN-ORIENT ET DE LA TENSION SUR LES COMPOSANTS ÉLECTRONIQUES SUR LA FILIÈRE FERROVIAIRE FRANÇAISE

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

La Fédération des Industries Ferroviaires (FIF) alerte sur l'impact de la double crise géopolitique en cours — fermeture du détroit d'Ormuz (février 2026) et tensions sur les composants électroniques — sur les entreprises de l'industrie ferroviaire française.

Une enquête conduite en avril 2026 auprès des adhérents (fournisseurs d'infrastructure, constructeurs de matériel roulant et équipementiers) révèle que 100 % des entreprises sollicitant une révision tarifaire se heurtent à une résistance du client public, alors que 92 % ne disposent pas de clauses de révision adéquates.

Sept textes suffisent à fonder en droit la révision des marchés en cours : 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, circulaire du 29 septembre 2022 et fiche technique DAJ).

La FIF appelle les autorités françaises et européennes et les grands donneurs d'ordre à activer pleinement ce cadre pour préserver la continuité industrielle de la filière.

- **Choc exogène inédit** : Crise du détroit d'Ormuz et tensions sur les composants électroniques cumulent les sources d'aléa sur les matériaux (acier, aluminium, cuivre), l'énergie et les semi-conducteurs critiques pour le ferroviaire.

- **Cadre juridique sous-appliqué** : Le droit européen et national autorise expressément la révision des contrats publics en cas d'imprévision — mais les donneurs d'ordre en font une lecture restrictive, ce qui fragilise la filière.

- **Sept demandes concrètes** : Instruction ministérielle actualisée, mise à jour de la fiche technique DAJ, indices de référence fiables, mobilisation des donneurs d'ordre, gouvernance de crise filière, pérennité des investissements publics, portage européen.

CONTACT

fif@fif.asso.fr

CONTEXTE

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

- **Crise du détroit d'Ormuz** : Fermeture du détroit depuis le 28 février 2026, blocus naval annoncé le 1er avril 2026. 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.
- **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.
- **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.

NOTRE POSITION

La Fédération des Industries Ferroviaires alerte que 100 % des entreprises sollicitant une révision tarifaire se heurtent à une résistance du client public, alors que le cadre européen et national autorise expressément ces révisions. La FIF demande l'activation pleine et entière de la doctrine de l'imprévision pour préserver les fournisseurs d'infrastructure, les constructeurs de matériel roulant et les équipementiers, et garantir 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

- 58 % des entreprises subissent des perturbations de flux logistiques (8 % blocages majeurs, 50 % retards mineurs).
- 67 % subissent une hausse des coûts de transport comprise entre 5 % et 20 %.
- 33 % ont engagé ou réalisé une modification de leurs routes d'approvisionnement ; 25 % étudient un changement de fournisseur.

2) Fragilité contractuelle généralisée

- 92 % des entreprises ne disposent pas de clauses de révision de prix adéquates face aux chocs actuels (67 % clauses insuffisantes, 25 % contrats à prix fermes).
- Les indices de référence disponibles sont jugés inadaptés pour 42 % 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 (50 %), refus catégorique (25 %), absence totale de révision (25 %).
- Le refus juridique du client est invoqué par 17 % des entreprises ; la crainte de perdre des marchés futurs est citée par 8 %.

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.

LES TEXTES ESSENTIELS ET LEUR APPLICABILITÉ EN FRANCE

Sept textes — trois européens et quatre nationaux — suffisent à fonder en droit la révision des contrats ferroviaires en cours face aux chocs de 2026. Pour chacun, l'applicabilité concrète aux entités publiques françaises est rappelée.

Au niveau européen

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

Autorise la modification d'un marché sans nouvelle procédure lorsqu'elle est rendue nécessaire par des circonstances qu'une entité adjudicatrice diligente ne pouvait pas prévoir, dans la limite de 50 % du montant initial.

Applicabilité en France : Ce cadre est directement invocable par le gestionnaire d'infrastructure, les exploitants ferroviaires et les autorités organisatrices des mobilités — tous qualifiés d'entités adjudicatrices dans le secteur des transports au sens de l'article 11 de la directive. La crise d'Ormuz et la pénurie de composants électroniques remplissent la condition d'imprévisibilité.

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

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

Applicabilité en France : Concerne en France l'État, les régions, les collectivités territoriales et les établissements publics lorsqu'ils agissent en qualité de pouvoir adjudicateur classique — notamment pour les grands programmes d'infrastructure cofinancés par les CPER et l'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.

Applicabilité en France : Constitue une orientation officielle de la Commission opposable aux donneurs d'ordre français. La FIF demande une communication équivalente pour le contexte Ormuz 2026.

Au niveau national

Article L.6 du Code de la commande publique

Codifie la théorie de l'imprévision : droit à indemnité du cocontractant qui poursuit l'exécution malgré un événement imprévisible, extérieur aux parties et bouleversant temporairement l'équilibre du contrat.

Applicabilité en France : Fondement légal obligatoire de toute demande d'indemnité d'imprévision en France. Invocable par toute entreprise titulaire d'un marché public, quel que soit l'acheteur.

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

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

Applicabilité en France : Base réglementaire française de premier rang pour obtenir un avenant de révision. Applicable à tous les marchés publics français, y compris à prix forfaitaire, conformément à l'avis du Conseil d'État du 15 septembre 2022.

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.

Applicabilité en France : Obligation régulièrement méconnue dans le ferroviaire, malgré l'exposition forte aux matières premières et à l'énergie. Son respect renforcerait la robustesse des marchés pluriannuels de matériel roulant et d'infrastructure.

Circulaire n° 6374/SG du 29 septembre 2022 et fiche technique DAJ Bercy

Consignes opérationnelles de la Première ministre (en vigueur) et guide de la Direction des affaires juridiques de Bercy qui détaillent les quatre leviers : révision, modification, indemnité d'imprévision, résiliation.

Applicabilité en France : Opposables à l'ensemble des acheteurs publics français relevant de l'État. La fiche technique mentionne explicitement les secteurs informatique / électronique, métallurgie et BTP — directement pertinents pour le ferroviaire.

À ces sept textes s'ajoute la jurisprudence fondatrice, toujours invocable devant les juridictions administratives françaises : CE, 30 mars 1916, Compagnie générale d'éclairage de Bordeaux (théorie de l'imprévision) et CE Ass., 9 décembre 1932, Compagnie des tramways de Cherbourg (distinction imprévision / force majeure — jurisprudence ferroviaire par son objet).

Alors que ce cadre est d'une solidité exceptionnelle, son application reste en pratique restrictive. Les donneurs d'ordre opposent une lecture stricte du critère d'imprévisibilité, exigent des indices de référence qui font défaut dans le ferroviaire, ou refusent la voie de la révision — en contradiction avec la lettre et l'esprit des directives et du CCP.

LES DEMANDES DE LA FIF



1) Principes généraux

Reconnaissance explicite des chocs 2026 comme circonstances imprévisibles

La crise d'Ormuz et les tensions sur les composants électroniques doivent être formellement qualifiées de circonstances imprévisibles au sens des articles 72 de la directive 2014/24/UE, 89 de la directive 2014/25/UE, L.6 et R.2194-5 du Code de la commande publique.

Traitement diligent et motivé des demandes de révision

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.

Renonciation aux pénalités imputables aux chocs exogènes

Conformément à la fiche technique DAJ Bercy, les pénalités contractuelles doivent être écartées lorsque le retard est directement imputable aux chocs Ormuz 2026 ou à la pénurie de composants.

2) Demandes spécifiques

Publier une instruction ministérielle actualisée

Instruction du Premier ministre (ou actualisation de la circulaire n° 6374/SG du 29 septembre 2022) reconnaissant explicitement les chocs 2026 comme imprévisibles et rappelant aux donneurs d'ordre leur obligation de mobiliser les leviers du CCP.

Actualiser la fiche technique DAJ Bercy

Mise à jour ciblée avec un volet composants électroniques, un volet énergie post-Ormuz, et des modèles de clauses de révision adaptés aux marchés pluriannuels ferroviaires (15 à 30 ans pour le matériel roulant).

Publier ou labelliser des indices de référence fiables

En concertation avec l'INSEE et les fédérations sectorielles : indice ferroviaire composite (acier, aluminium, cuivre, composants électroniques, énergie), révision de l'indice TP08, intégration d'un indice semi-conducteurs labellisé, diffusion trimestrielle.

Instaurer une gouvernance de crise filière

Cellule trimestrielle réunissant donneurs d'ordre publics, représentants ministériels (Transports, Économie, Industrie) et fédérations professionnelles, pour le partage d'indicateurs et le traitement collectif des cas bloquants.

Préserver les programmes d'investissement publics

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.

Porter la voix de la filière au niveau européen

Saisine de la Commission et du Conseil pour une communication actualisée sur l'application des articles 72 et 89 dans le contexte Ormuz 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), les grands donneurs d'ordre ferroviaires (gestionnaires d'infrastructure, exploitants et autorités organisatrices des mobilités) et les institutions européennes à se saisir du cadre juridique existant pour faire face à la double crise Ormuz / composants électroniques.

Les industries ferroviaires françaises s'engagent en contrepartie à maintenir les livraisons et les délais dans toute la mesure compatible avec les approvisionnements, à partager 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 dans la tempête géopolitique de 2026 est une responsabilité partagée.

ANNEXE — ÉLÉMENTS COMPLÉMENTAIRES

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

Profil des répondants

- Taille : TPE/PME 50 % — ETI 25 % — Grands groupes 25 %.
- Activités représentées (multi-choix) : matériel roulant 58 %, infrastructure 33 %, maintenance 33 %, signalisation 25 %, ingénierie 8 %.
- Exposition Moyen-Orient : 50 % des répondants (directe et/ou indirecte).

Impact opérationnel

- Flux perturbés : 8 % blocages majeurs — 50 % retards mineurs — 42 % aucun impact.
- Hausse coûts transport : 67 % entre 5 % et 20 % — 17 % < 5 % — 17 % aucune.
- Modification des routes d'approvisionnement : 17 % en cours d'étude, 17 % déjà réalisée.
- Changement de fournisseur : 25 % en cours d'étude.

Situation contractuelle

- 67 % disposent de clauses de révision jugées insuffisantes (indices inadaptés).
- 25 % ont des contrats à prix fermes non révisables.
- Seulement 8 % estiment que les clauses couvrent l'essentiel des hausses.

Relation donneur d'ordre

- 100 % des entreprises en demande rencontrent une résistance.
- Répartition : 50 % négociation difficile — 25 % refus catégorique — 25 % absence.

Obstacles identifiés

- 42 % : absence d'indices de référence fiables.
- 17 % : refus juridique du client.
- 8 % : crainte de perdre des marchés futurs.

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

- 83 % partage d'informations et veille.
- 67 % plaidoyer institutionnel.
- 42 % actions collectives.
- 17 % 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 finalité pour le plaidoyer :

Texte	Rôle dans le plaidoyer
Directive 2014/25/UE, art. 89	Cadre UE applicable aux entités adjudicatrices ferroviaires (gestionnaire d'infrastructure, exploitants, autorités organisatrices).
Directive 2014/24/UE, art. 72	Cadre UE applicable aux pouvoirs adjudicateurs classiques (État, collectivités, établissements publics).
Communication Commission UE du 25 mars 2022	Doctrine opérationnelle de la Commission — précédent directement transposable à la crise 2026.
Article L.6 du CCP	Théorie de l'imprévision codifiée en droit français — fondement de l'indemnité.
Article R.2194-5 du CCP	Base réglementaire de l'avenant de modification pour

	circonstances imprévues (plafond 50 %).
Article R.2112-13 du CCP	Obligation faite à l'acheteur de prévoir des prix révisables.
Circulaire n° 6374/SG du 29 septembre 2022 et fiche technique DAJ	Consignes de la Première ministre et guide DAJ opposables aux acheteurs publics français.

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 — confirme la modification des clauses financières par avenant, y compris à prix forfaitaire.

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.