

La Lettre de XXI Institut – Ferroviaire, maritime et logistique

Septembre 2026 · XXI Institut
Publication du 17 octobre 2026

Réseaux et fret ferroviaire

Corridors européens : les plans publiés en septembre ne constituent pas une réservation de capacité

Le 30 septembre 2026, la Commission européenne annonce la publication des plans de travail des corridors européens de transport et des priorités transversales du réseau transeuropéen de transport, le RTE-T. Ces documents recensent les progrès, les besoins d'investissement, les écarts aux exigences du réseau et les goulets d'étranglement. L'annonce inclut la dimension maritime et rappelle le travail déjà publié sur la signalisation ferroviaire européenne ERTMS. Pour une entreprise qui envisage une liaison entre un port et un bassin industriel, la question est celle de la portée de cette programmation : que permet-elle réellement d'engager ?[1]

Une priorité de corridor fournit un cadre de coordination. Elle permet de situer un investissement local dans une chaîne transfrontalière et d'identifier les gestionnaires dont les calendriers devront être rapprochés. Elle ne vaut cependant, par sa seule publication, ni subvention attribuée à un opérateur, ni autorisation de travaux, ni sillon réservé. L'annonce de la Commission ne permet pas davantage de déduire une date ferme de disponibilité pour une installation particulière. Confondre ces étapes conduirait à vendre une prestation avant de disposer des moyens de l'exécuter.

La difficulté apparaît lorsqu'un investissement dépend de plusieurs opérations. Un terminal peut être achevé avant son raccordement ; une locomotive équipée peut devoir emprunter un itinéraire dont les équipements ne permettent pas encore le service envisagé. L'entreprise supporte alors des frais de financement ou de location sans recettes correspondantes. La protection utile consiste à faire coïncider les engagements : calendrier des travaux, conditions d'accès, essais, disponibilité du matériel, puis début des obligations de transport. Lorsque cette coïncidence reste incertaine, un démarrage conditionnel ou une montée en charge progressive peuvent éviter une immobilisation intégralement supportée par un seul acteur.

Le travail européen présente ainsi un intérêt concret pour les industriels ferroviaires autant que pour les transporteurs : il aide à examiner les dépendances d'un marché futur. Mais une commande de matériel doit préciser les performances attendues, les étapes d'acceptation et les conséquences d'un report du réseau sur lequel il sera utilisé. La priorité publique donne une

raison de préparer l'investissement ; la disponibilité technique et les engagements commerciaux déterminent le moment où il devient soutenable. Cette distinction conserve son importance même lorsqu'un projet bénéficie d'un soutien politique fort.

Le combiné progresse en 2025 : un rebond qui ne prouve pas encore la conquête de nouveaux marchés

Dans ses premiers chiffres publiés en juin 2026, l'Autorité de régulation des transports évalue le fret ferroviaire de 2025 à 34,4 milliards de tonnes-kilomètres. Le transport combiné, qui associe notamment une partie ferroviaire à des acheminements routiers, atteint 15,6 milliards de tonnes-kilomètres et progresse de plus de 7 %. Ces résultats restent provisoires. L'ART signale aussi une correction des séries historiques liée à l'utilisation passée de distances non conformes aux distances ferroviaires réelles. La comparaison doit donc porter sur la série corrigée du document, et non juxtaposer des chiffres issus de publications successives.[2]

Une tonne-kilomètre mesure une quantité transportée multipliée par une distance. Une hausse peut provenir de davantage de marchandises, de parcours plus longs ou des deux. Elle ne démontre pas, à elle seule, que le rail a gagné une proportion équivalente de clients sur la route. Le document ne doit donc pas être transformé en preuve automatique d'un report modal acquis. Pour évaluer une liaison, le nombre de départs effectivement utilisés, le chargement des trains, les distances et les clients concernés apportent des informations différentes de l'agrégat national.

Cette distinction modifie l'appréciation d'un investissement. Un opérateur peut bénéficier d'une hausse des volumes tout en dépendant d'un petit nombre de flux fragiles ; un terminal peut connaître une activité plus forte sans disposer d'une clientèle assez diversifiée pour absorber le départ d'un chargeur. À l'inverse, un service encore modeste peut ouvrir un marché durable s'il résout un problème de fiabilité ou de fréquence. Le bilan commercial doit alors examiner la durée des engagements et les conditions de sortie, au lieu d'appliquer mécaniquement le taux national de croissance au chiffre d'affaires futur.

Pour un chargeur industriel, le résultat invite à comparer des offres complètes. Le prix de la traction ne suffit pas : manutention, préacheminement, stockage en attente et solution de remplacement en cas de départ manqué peuvent décider du choix. Une offre ferroviaire devient crédible lorsque ces coûts et les délais sont identifiables. Le rebond du combiné constitue un signal favorable ; il ne dispense ni de vérifier l'économie de chaque trajet ni de documenter les causes d'un incident. C'est à cette échelle que se décide la stabilité d'un transfert de marchandises vers le rail.

Les ports gagnent du trafic, leur desserte ferroviaire recule : ce que les chiffres permettent de comprendre

Le même bilan de l'ART fait apparaître une divergence en 2025 : les marchandises transitant par les grands ports de commerce métropolitains progressent de 2,7 %, tandis que les circulations ferroviaires en provenance ou à destination des grands ports maritimes diminuent de 1,7 % en mouvements et de 2,1 % en tonnage brut. Les situations locales restent contrastées. L'ART précise que le tonnage brut comprend le poids du train, alors que les tonnes nettes concernent les marchandises et leurs emballages. Ces mesures ne permettent pas de soustraire simplement deux taux pour calculer une perte de part modale.[2]

La divergence suffit néanmoins à écarter une hypothèse commerciale trop commode : toute croissance du trafic maritime ne crée pas automatiquement un marché ferroviaire de même ampleur. La nature des marchandises, leur destination, leur conditionnement et les horaires de sortie comptent. Un trafic qui augmente au quai peut rester inaccessible au train si les destinataires sont dispersés ou si le temps nécessaire au regroupement ne correspond pas aux délais promis. Les données nationales ne permettent pas d'attribuer le recul à une cause unique, telle que les péages ou la seule insuffisance des voies.

Pour un opérateur portuaire, le diagnostic doit reconstituer un parcours précis. À quelle heure le conteneur est-il disponible après débarquement ? Quand les formalités sont-elles achevées ? Quelle est l'heure limite d'admission au terminal ferroviaire ? Une réponse favorable sur chacun de ces points, examinée isolément, peut masquer un ensemble impraticable. Si la sortie douanière intervient après la fermeture du chargement du train, le sillon réservé reste inutilisable pour ce lot. Le coût de l'attente et la responsabilité du départ manqué deviennent alors des éléments essentiels du contrat.

Le développement d'une desserte suppose ainsi un accord sur les interfaces, pas seulement un équipement supplémentaire. Les horaires de manutention, les informations de disponibilité et les engagements des clients doivent être compatibles avec les circulations obtenues. Une phase d'essai sur des flux identifiés peut permettre de mesurer les délais réels avant d'engager une fréquence élevée. L'intérêt de la statistique est de rendre cette enquête nécessaire : elle montre que l'activité maritime et l'usage du réseau terrestre peuvent suivre des trajectoires différentes, sans expliquer à elle seule les raisons de cet écart.

Lignes sans circulation : un usage temporaire reste subordonné à la possibilité de remettre la voie en état

Le Conseil d'État rejette, le 16 juillet 2026, le recours de l'association Transfermodal contre le refus d'abroger deux dispositions du décret relatif à SNCF Réseau. L'une permet de mettre à disposition de collectivités des lignes auxquelles les entreprises ferroviaires n'ont pas accès depuis au moins cinq ans, pour des aménagements temporaires. L'autre permet, sous conditions, d'autoriser un croisement à niveau sur une ligne sans circulation depuis plus de cinq ans. Le litige portait sur la compatibilité de ces règles avec l'affectation du domaine public ferroviaire.[3]

Pour la mise à disposition, la réponse repose sur une condition déterminante : la convention doit organiser sa fin et la remise en état de la ligne, notamment en cas de reprise des circulations, aux frais du bénéficiaire. Le Conseil d'État retient donc le caractère temporaire et réversible des aménagements autorisés. Il ne décide ni qu'une ligne déterminée doit être rouverte, ni qu'une convention particulière satisfait déjà à ces exigences. La légalité du dispositif général ne transforme pas toute occupation locale en occupation compatible avec l'usage ferroviaire.

La réversibilité mérite une traduction technique et financière. Retirer un aménagement léger n'a pas les mêmes conséquences que reconstruire une plateforme, rétablir un drainage ou retrouver les accès aux ouvrages. Une convention utile identifie l'état initial, les interventions admises et les travaux nécessaires à la restitution. Elle précise aussi comment le bénéficiaire sera informé d'une reprise et comment seront traitées les opérations en cours. Un chiffrage et une organisation du financement peuvent rendre cet engagement crédible ; la décision n'impose pas pour autant une garantie financière uniforme à toutes les conventions.

Pour les croisements à niveau, le rejet ne supprime ni l'arrêté préfectoral ni l'avis du gestionnaire prévus par le texte. Il serait donc erroné d'y voir un droit général à traverser les emprises inutilisées. Pour une entreprise envisageant une future desserte industrielle, l'enjeu est de connaître les occupations et les obstacles qui devront être levés, puis de les intégrer au calendrier de réactivation. Préserver l'affectation ferroviaire constitue une condition juridique ; disposer à temps d'une voie exploitable suppose également une préparation matérielle, des décisions de financement et des capacités de circulation.

L'objectif de 18 % de fret ferroviaire ne remplace pas les engagements des chargeurs

La stratégie nationale présentée en 2021 vise à porter la part modale du fret ferroviaire de 9 % en 2019 à 18 % en 2030. La page ministérielle, actualisée en mars 2025, associe modèle économique des opérateurs, qualité du réseau, infrastructures et coordination portuaire et fluviale. Relue à la lumière du rebond décrit par l'ART pour 2025, elle permet de poser une question distincte de celle du volume national : quels engagements sont nécessaires pour rendre durable un nouveau service ? Les enveloppes historiques mentionnées jusqu'en 2024 ne peuvent être utilisées comme preuve de crédits disponibles en septembre 2026.[4], [2]

Une cible de politique publique n'engage pas un industriel à charger un train. Elle n'assure pas non plus à l'entreprise ferroviaire qu'elle obtiendra une aide ou qu'un sillon restera disponible pendant toute la durée d'une location de locomotives. Le risque économique tient précisément à la différence entre ces horizons. L'opérateur peut devoir engager du matériel sur plusieurs années alors que ses clients n'acceptent que des volumes révisables à court terme. Un investissement initialement cohérent devient fragile si le volume nécessaire à sa couverture n'est promis par personne.

La réponse contractuelle dépend de la nature du flux. Pour une usine dont la production est régulière, un engagement minimal peut être envisageable, à condition de traiter les arrêts techniques et la variation d'activité. Pour des flux plus dispersés, une mutualisation entre chargeurs peut réduire la dépendance à un seul site, mais elle ajoute des contraintes de coordination et de confidentialité. Il importe alors de distinguer le volume simplement annoncé,

le volume réservé et la prestation effectivement payée en cas de non-utilisation. Ces catégories ne doivent pas être confondues dans le plan de financement.

Le partage des risques ne se résume pas à transférer toute insuffisance de trafic au client. Un chargeur ne s'engagera durablement que s'il obtient une qualité mesurable : fréquence, fiabilité, traitement des retards et maintien d'une solution raisonnable pendant les travaux. Un mécanisme de montée en charge peut répartir l'effort entre l'opérateur et ses premiers clients. La stratégie conserve son rôle de mobilisation ; son succès se mesure aussi à la capacité de faire émerger ces engagements réciproques, là où l'objectif national ne produit, par lui-même, aucun revenu de transport.

Ports et interfaces

Dunkerque : un objectif de trafic ne constitue pas une garantie de recettes

Le rapport de la Cour des comptes publié en novembre 2025 sur le Grand Port maritime de Dunkerque souligne les limites du pilotage contractuel du terminal conteneurs et le caractère optimiste de certaines hypothèses d'investissement. Il relève notamment que les objectifs de trafic de la convention ne sont pas contraignants contractuellement et distingue ces objectifs des volumes espérés dans les études. Ce constat appartient à la période examinée par le rapport ; il ne décrit pas, sans vérification supplémentaire, l'état des contrats en septembre 2026.[5]

La distinction importe lorsqu'un investissement public est justifié par un trafic futur. Une prévision traduit une hypothèse ; un objectif peut servir au suivi ou au calcul d'une incitation ; une obligation engage une partie dans des conditions définies. Employer le même chiffre dans ces trois fonctions donne une impression de sécurité trompeuse. Si le trafic attendu finance le remboursement d'un emprunt mais qu'aucun opérateur ne doit payer un minimum de recettes, le port conserve un risque que le plan financier doit montrer explicitement.

Il ne s'ensuit pas qu'un exploitant devrait garantir tout volume, indépendamment de la conjoncture. Les marchandises dépendent de décisions de clients et d'armateurs qu'il ne maîtrise pas toujours. En revanche, les moyens qu'il contrôle peuvent être décrits : investissement en outillages, horaires, maintenance, capacité de traitement et information du port. Les conséquences d'un manquement sur ces moyens doivent être séparées d'une baisse de trafic extérieure à son activité. Cette distinction permet d'évaluer une véritable performance d'exploitation au lieu de sanctionner indistinctement toute variation du marché.

Pour le financeur, une trajectoire de recettes doit donc comporter plusieurs hypothèses et expliquer ce qui se passe si le démarrage commercial est retardé. Les dépenses engagées immédiatement, les dépenses différables et les engagements susceptibles d'être renégociés ne présentent pas la même rigidité. Le rapport offre ici un repère de méthode : l'ampleur d'un projet ne prouve pas sa rentabilité et l'inscription d'un objectif dans une convention ne garantit pas son financement. Le débat utile porte sur la personne qui supporte l'écart entre les volumes espérés et les volumes effectivement rémunérateurs.

Desservir un nouveau terminal : le dernier kilomètre peut décider de la valeur du quai

Dans le même rapport de 2025, la Cour des comptes examine les dessertes massifiées de Dunkerque. Elle constate alors le retard du terminal de ferroutage et appelle à coordonner la desserte des nouvelles zones d'activité avec les besoins des entreprises et les sillons de SNCF Réseau. Son analyse du Canal Seine-Nord Europe souligne aussi les dépendances à des aménagements connexes. Il s'agit de constats et de perspectives du rapport, non d'une attestation de l'avancement matériel de ces opérations en septembre 2026.[5]

Un terminal crée une possibilité de traitement, mais pas une liaison complète. Le dernier kilomètre ferroviaire, les voies de formation des trains, les créneaux de manutention et l'accès au réseau principal doivent fonctionner ensemble. Si l'un de ces éléments manque, l'exploitant peut disposer d'un quai performant sans pouvoir proposer une alternative régulière à la route. L'effet économique est amplifié lorsque la clientèle industrielle s'est implantée en comptant sur cette desserte et que ses bâtiments ou ses chaînes de production sont déjà organisés autour d'elle.

La coordination exige plus qu'un calendrier commun affiché. Chaque opération doit être reliée à un responsable, à une décision et à une condition de démarrage. Un retard du raccordement peut rendre inutile l'acquisition immédiate de certains outillages ; un retard industriel peut laisser sous-utilisée une voie déjà financée. Il devient alors possible de séquencer les investissements et de fixer des points de réexamen avant les engagements irréversibles. Cette organisation ne garantit pas la réussite commerciale, mais elle évite de payer trop tôt un équipement dont la complémentarité indispensable reste incertaine.

Le même raisonnement vaut pour le fluvial : une grande infrastructure ne suffit pas si le parcours terminal comporte une contrainte de gabarit ou si les volumes ne permettent pas un chargement économiquement pertinent. Le contrat commercial doit donc décrire le trajet effectivement disponible et les conditions d'une solution provisoire, plutôt que promettre sans réserve un service futur. Pour le port, la qualité de la desserte se mesure finalement au coût et au délai obtenus jusqu'au destinataire. Le nombre de quais construits ou de voies inscrites dans un programme renseigne sur les moyens engagés, pas encore sur cette performance.

Fiscalité portuaire : une cassation favorable ne suffit pas à obtenir les recettes fiscales demandées

Le 6 juillet 2026, le Conseil d'État annule l'arrêt qui avait rejeté la demande de la communauté d'agglomération du Boulonnais, puis règle l'affaire au fond et rejette son appel. La collectivité cherchait notamment à obtenir réparation de recettes de contribution économique territoriale non perçues à raison de l'exploitation du port de Boulogne-sur-Mer, pour les années 2015 à 2018. La succession de ces deux décisions, cassation puis rejet au fond, interdit de présenter l'arrêt comme une victoire indemnitaire.[6]

La censure concerne la distinction entre aide existante et aide nouvelle. Pour rechercher une modification substantielle, il faut examiner les éléments du régime, notamment le cercle des bénéficiaires, son objectif et sa source de financement. La stabilité du nombre de bénéficiaires

ou la parenté générale entre plusieurs impôts ne suffisent pas. Cette analyse ne revient cependant pas à déclarer que toute exonération portuaire est une aide nouvelle incompatible. La qualification fiscale, la régularité de la notification et la compatibilité européenne répondent à des questions différentes.

Au fond, le recours contre le refus d'assujettissement était tardif. Sur l'indemnisation, le Conseil d'État retient notamment que la société relevait du régime fiscal invoqué pour les années concernées. Il examine ensuite l'hypothèse d'une aide nouvelle non notifiée : la perte de recettes alléguée n'entretient pas le lien direct et certain requis avec ce vice procédural, une exonération n'étant pas démontrée impossible à octroyer légalement après une procédure régulière. L'annulation du raisonnement de la cour ne dispense donc pas de prouver chaque condition du préjudice réparable.[6]

Pour une collectivité et un opérateur portuaire, l'enseignement est double. D'une part, l'histoire d'un avantage fiscal ne permet pas de présumer son maintien inchangé au regard du droit des aides. D'autre part, une irrégularité éventuelle n'équivaut pas au montant des recettes qu'un acteur aurait souhaité percevoir. Une analyse financière doit distinguer le risque de modification d'un régime, le risque contentieux et les sommes effectivement récupérables. La décision porte sur les exercices et dispositions en litige ; elle ne fournit pas un certificat d'exonération pour les activités portuaires actuelles.

Armateurs, carburants et équipements

Quotas maritimes : septembre 2026 porte sur les émissions de 2025, pas sur celles de l'année en cours

L'échéance de restitution des quotas de septembre 2026 intervient au deuxième stade de l'intégration du maritime au système européen d'échange de quotas, le SEQE. Les compagnies doivent alors couvrir 70 % des émissions vérifiées déclarées pour 2025 qui entrent dans ce système. Les émissions de 2026 seront soumises à une couverture de 100 %, avec restitution l'année suivante. La présentation de la Commission et les dispositions introduites par la directive 2023/959 doivent se lire ensemble pour ne pas confondre année d'émission et année de paiement réglementaire.[7], [8]

Le pourcentage d'introduction progressive s'applique après détermination du champ géographique. Les dispositions maritimes couvrent, selon les situations prévues, la moitié des émissions des voyages entre un port relevant d'un État membre et un port extérieur, et l'intégralité pour les voyages entre ports d'États membres ainsi que les émissions dans ces ports. Des dispositions particulières existent ; une facture ne peut donc être justifiée par un taux uniforme appliqué à toute l'activité mondiale d'un armateur. Le calcul doit d'abord identifier les voyages et émissions concernés.[8]

La directive distingue également la responsabilité publique et la répartition économique du coût. Elle prévoit que les États organisent la possibilité d'un remboursement lorsque l'achat du carburant ou l'exploitation du navire relèvent contractuellement d'une autre entité. La

compagnie demeure néanmoins responsable de la restitution. Une clause entre partenaires ne transfère donc pas à elle seule l'obligation administrative. Le dispositif ne constitue pas davantage une autorisation de facturer automatiquement une surcharge indifférenciée à chaque chargeur : le contrat et les dispositions nationales applicables doivent être examinés.

Pour négocier une clause carbone, il faut savoir quelles émissions sont imputées à la prestation, quelle fraction réglementaire est retenue et comment le prix des quotas est déterminé. Une provision calculée au départ peut différer du coût finalement constaté ; la régularisation et les justificatifs évitent qu'une même dépense soit facturée deux fois ou qu'une variation soit supportée sans explication. Un affréteur doit aussi disposer des informations nécessaires avant l'échéance. Le risque n'est pas seulement celui du prix du carbone : c'est celui d'un désaccord contractuel qui laisserait la compagnie sans trésorerie alors que son obligation de restitution subsiste.

FuelEU : acheter un carburant alternatif ne prouve pas à lui seul la conformité du navire

L'année 2026 est la première année de vérification du fonctionnement de FuelEU Maritime sur une période annuelle complète commencée en 2025. Le règlement 2023/1805 impose une limite à l'intensité moyenne annuelle en gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord, avec une première réduction de 2 % par rapport à la référence réglementaire. Son champ concerne notamment les navires commerciaux de jauge brute supérieure à 5 000, selon les voyages et situations définis par l'article 2. Ce mécanisme ne se confond pas avec l'achat de quotas d'émission.[9]

Le raisonnement porte sur l'énergie et ses caractéristiques, pas uniquement sur le nom commercial du carburant. L'article 10 organise la prise en compte de la durabilité et des facteurs d'émission certifiés. Un combustible présenté comme renouvelable ne donne donc pas automatiquement accès au facteur espéré ; une preuve insuffisante peut dégrader son traitement réglementaire. Les articles 15 et 16 lient les enregistrements de consommation, la déclaration, la vérification et le calcul du bilan. La date du 31 janvier de la période de vérification concerne la transmission de la déclaration au vérificateur, non l'achèvement de toute la procédure.[9]

Pour un armateur, l'approvisionnement doit ainsi réunir trois éléments : un produit physiquement utilisable par le navire, une performance énergétique identifiable et des pièces recevables. Si le contrat ne vise que le volume livré, l'économie promise par le fournisseur peut disparaître lors de la vérification sans que le partage de cette perte soit clair. Une spécification utile traite les caractéristiques nécessaires, les documents à remettre, leur calendrier et les conséquences d'une non-conformité documentaire. Ces stipulations doivent rester cohérentes avec la méthode réglementaire, plutôt que promettre abstraitement un carburant « vert ».

Les chantiers et équipementiers sont concernés par le même décalage. Un moteur compatible avec plusieurs combustibles élargit les options, mais ne garantit ni leur disponibilité sur la ligne ni la conformité annuelle de l'exploitation. Une garantie de consommation doit préciser le combustible, la charge et les conditions d'essai ; une garantie de conformité globale engagerait des éléments que le constructeur ne maîtrise pas tous. Le renouvellement de flotte gagne donc à

séparer performance du matériel, qualité de l'approvisionnement et conduite effective du navire. Cette séparation permet d'identifier les gains attendus et la partie qui répond de leur absence.

Groupement FuelEU : mutualiser des bilans exige une répartition vérifiée et acceptée

L'article 21 de FuelEU Maritime permet de grouper les bilans de conformité de plusieurs navires. Cette faculté devient concrète lors de la première vérification en 2026, mais elle ne constitue pas un marché libre de crédits utilisables sans contrôle. Le règlement exige notamment un bilan total positif, interdit d'inclure le bilan d'un même navire dans plusieurs groupements pour une même période et encadre l'effet de la répartition sur les navires déficitaires ou excédentaires. Lorsque plusieurs compagnies participent, elles doivent valider les données du groupement dans la base FuelEU.[9]

La valeur économique échangée dépend donc d'un bilan qui sera vérifié, puis d'une affectation conforme. Une estimation de surplus en cours d'année n'offre pas la même sécurité qu'un résultat confirmé. L'armateur qui en dépend pour éviter un déficit doit connaître les événements susceptibles de réduire ce surplus : consommation différente de celle prévue, facteur d'émission non retenu, erreur de déclaration. Un accord qui ne traite que du prix laisse sans réponse la question la plus importante : que se passe-t-il si la quantité de conformité attendue n'existe finalement pas ?

Le contrat peut organiser une quantité prévisionnelle, une confirmation après vérification et une solution de remplacement si l'engagement n'est pas tenu. Il doit aussi identifier la personne qui enregistre les données, celle qui choisit le vérificateur et les justificatifs accessibles aux autres participants. Les obligations de confidentialité ne doivent pas rendre impossible le contrôle du bilan promis. Le calendrier réglementaire donne une contrainte à cette négociation : le vérificateur retenu doit enregistrer la composition définitive et la répartition au plus tard le 30 avril de la période de vérification. Une contestation commerciale ne suspend pas cette échéance.[9]

Le groupement doit enfin être distingué de la mise en réserve et de l'emprunt entre périodes, prévus par l'article 20. Il serait trompeur de traiter tous ces mécanismes comme une seule réserve financière. Le règlement interdit notamment le recours à l'emprunt prévu par l'article 20, paragraphe 2, pour un navire participant au groupement. Une compagnie peut ainsi améliorer le coût global de sa conformité tout en créant une dépendance nouvelle envers d'autres navires. Cette dépendance doit être évaluée comme un risque d'exécution et de preuve, et non comme la simple acquisition d'un actif carbone.

Logistique et responsabilités

Une vedette tombe au chargement : la faute du commissionnaire tient à la préparation du transport

L'arrêt commercial du 2 juillet 2025, n° 24-10.050, constitue un repère pour les transports de matériels industriels inhabituels. Quatre vedettes devaient être embarquées à destination de l'Arabie saoudite ; la dernière chute sur le quai et est déclarée en perte totale. Le commissionnaire, le manutentionnaire et un fournisseur de matériel de levage interviennent dans des rôles distincts. La Cour de cassation rejette les pourvois, en examinant notamment la préparation du transport, la qualification de la faute de manutention et le prêt des écarteurs.[10]

La faute personnelle du commissionnaire ne résulte pas d'une obligation générale de diriger physiquement chaque levage. Les juges retiennent une insuffisance de préparation et de coordination de ce transport particulier : lecture erronée de la réservation de fret, contradiction sur le matériel fourni par le bord et absence de vérification des conséquences d'une modification du plan de chargement. Cette solution replace la responsabilité au niveau de la mission effectivement exercée. L'entreprise qui organise l'opération doit traiter les incompatibilités qu'elle est en mesure de discerner, même lorsque des spécialistes exécutent les gestes techniques.

La décision distingue aussi le défaut d'organisation de la faute dolosive susceptible de remettre en cause la limitation examinée. Le recours à des moyens inadaptés et la précipitation ne suffisent pas, dans les circonstances retenues, à établir l'emploi volontaire de moyens totalement inappropriés avec la conscience qu'un dommage en résulterait nécessairement. Le rejet du grief ne signifie donc ni absence de faute ni absence de dommage. Il empêche de déduire automatiquement la disparition d'un plafond de la seule gravité matérielle de l'accident.[10]

Pour les expéditions de colis lourds ou d'équipements navals, l'analyse appelle une préparation contractuelle précise : qui fournit les accessoires, avec quelles capacités, qui vérifie le plan de levage et qui décide après une modification ? Ces réponses doivent rester accessibles au moment où l'équipe opérationnelle agit. Un changement d'emplacement ou de grue peut rendre inadapté un montage auparavant prévu. Le coût d'une immobilisation pousse alors à improviser ; le contrat doit permettre d'interrompre ou de reconfigurer l'opération avant le dommage. L'arrêt montre pourquoi la coordination des interfaces constitue une prestation réelle, distincte de l'addition de commandes passées à plusieurs entreprises.

Groupage de 19 tonnes : le plafond ne se calcule pas sur les seules 2,07 tonnes du client

Le 15 avril 2026, la Cour de cassation censure le calcul appliqué après l'incendie d'un conteneur pendant son acheminement routier en France. Un client avait confié 328 colis, d'un poids brut de 2 070 kilogrammes, à un commissionnaire qui les avait groupés avec d'autres marchandises. Le transporteur routier avait reçu un conteneur de 19 tonnes sous une lettre de voiture unique. L'assureur du client réclamait 45 723,76 euros. La cour d'appel avait limité l'indemnisation à 6 624 euros en multipliant les 2,07 tonnes du client par 3 200 euros.[11]

Cette réduction est censurée. Pour la responsabilité du commissionnaire du fait de son substitué, l'envoi confié au transporteur est l'envoi groupé de 19 tonnes. Le contrat type distingue les envois inférieurs à trois tonnes de ceux atteignant ce seuil. Dans le second régime, il prévoit une limite de 20 euros par kilogramme de marchandises manquantes ou avariées, assortie d'un plafond par envoi calculé à raison de 3 200 euros par tonne de poids brut de l'envoi. Le régime à 33 euros par kilogramme, invoqué dans le moyen du pourvoi, ne doit pas être présenté comme la solution retenue pour le transport groupé.[11]

La formule fondée sur le poids de l'envoi donne ici un plafond de 60 800 euros : 19 tonnes multipliées par 3 200 euros, et non les 6 624 euros obtenus par réduction aux seules 2,07 tonnes du client. Ce plafond par envoi doit être distingué de la limite par kilogramme de marchandises manquantes ou avariées prévue dans le même régime. L'arrêt tranche l'unité pertinente du groupage ; il ne faut pas lui prêter un calcul définitif d'indemnité qu'il ne prononce pas. Il casse l'arrêt et renvoie devant la cour d'appel de Paris autrement composée. Le préjudice prouvé et l'application des limites restent à examiner : les 60 800 euros ne sont pas une somme accordée au client.

L'intérêt pratique dépasse le calcul. La définition de l'envoi dépend du donneur d'ordre, du destinataire, des lieux, de la remise et du contrat de transport retenus par le texte. Le dossier doit conserver les documents du groupage et ceux de la partie exécutée par le substitué. Une assurance de marchandises ne peut être évaluée en supposant que la valeur du bien sera nécessairement couverte par la responsabilité du transporteur. Pour un chargeur, connaître la chaîne d'exécution et le régime de limitation permet de discuter utilement la couverture du risque, au lieu de découvrir après le sinistre que son lot ne constitue pas l'unité pertinente pour tous les plafonds.

eFTI en juillet 2027 : transmettre des données réglementaires ne remplace pas tous les documents du transport

La Commission situe au 9 juillet 2027 l'application complète du dispositif eFTI, avec l'obligation pour les autorités compétentes d'accepter les informations électroniques transmises selon les conditions prévues. Le règlement 2020/1056 concerne des informations réglementaires relatives au fret, dans un champ défini par ses textes de référence. La présentation institutionnelle vise la route, le rail, la navigation intérieure et l'air. Il ne faut pas en déduire une obligation générale de supprimer tous les documents papier des entreprises, ni une dématérialisation universelle des documents maritimes.[12], [13]

Le dispositif organise une relation précise entre l'opérateur et l'autorité. Les données doivent être traitées sur une plateforme certifiée ; leur accès repose notamment sur une connexion sécurisée et un lien d'identification unique. Ce cadre se distingue d'un simple envoi de fichiers à un partenaire commercial. Il ne règle pas, par lui-même, l'ensemble des effets d'une lettre de transport, d'un connaissance, d'une réserve à la livraison ou d'une déclaration douanière. Un projet informatique doit donc identifier les informations qu'il permettra de présenter réglementairement et les autres fonctions qui restent à traiter.

L'article 9 exige une journalisation permettant de retrouver les opérations, leur auteur et le déroulement des modifications ; la donnée originale doit être préservée lorsqu'elle est modifiée ou effacée. Cette exigence présente un intérêt pour l'analyse des incidents, mais ne dispense pas d'établir ce qui s'est physiquement produit. Un horodatage prouve une opération sur la donnée, pas nécessairement la remise matérielle du conteneur. Le contrat avec le prestataire doit traiter les droits d'accès, l'export des données et la continuité de service, afin que la preuve ne devienne pas dépendante d'un compte fermé ou d'une relation commerciale rompue.[13]

La confidentialité est tout aussi déterminante. Une plateforme peut réunir des informations sur les clients, les marchandises et les parcours ; leur centralisation ne les rend pas librement communicables à tous les participants. Le partage doit correspondre à un besoin et à une habilitation, conformément aux articles 6, 9 et 10. Préparer l'échéance consiste donc à qualifier les données, les responsabilités et les accès avant de choisir une interface. Le bénéfice administratif attendu ne sera réel que si la donnée utile peut être présentée au contrôle sans fragiliser la protection des informations commerciales ni la capacité d'en établir l'historique.

Fret et échanges ultramarins

Aide au fret dans le Pacifique : la réponse ministérielle ouvre une étude, pas un droit au financement

La réponse publiée le 7 juillet 2026 à la question écrite n° 12979 de Mereana Reid Arbelot examine l'absence de la Polynésie française et de la Nouvelle-Calédonie dans le périmètre initial de l'aide nationale au fret. Le ministère des outre-mer n'exclut pas par principe une extension, mais renvoie à l'examen des compétences, des conditions techniques, juridiques et budgétaires et à un travail avec les exécutifs locaux. Cette réponse décrit une étude envisagée ; elle ne constitue pas une décision attribuant une aide aux entreprises de ces territoires.[14]

Le ministère distingue aussi l'objectif productif et le pouvoir d'achat. Selon sa réponse, le dispositif national vise les surcoûts liés notamment aux intrants et aux flux nécessaires à l'activité économique ; il ne correspond pas à un soutien général aux importations de produits finis. La baisse d'un coût de production ne se transmet pas mécaniquement au prix de détail. Le commentaire doit donc séparer l'analyse d'une politique de compétitivité de l'annonce d'une diminution certaine du prix payé par les ménages. Les pourcentages avancés dans la question parlementaire ne sont pas, à eux seuls, une mesure vérifiée de cet effet.[14]

Pour une entreprise industrielle ou logistique, cette distinction change la décision d'investissement. Une extension seulement à l'étude ne peut être inscrite comme recette acquise pour équilibrer un contrat de transport. Même dans un régime effectivement ouvert, l'éligibilité du flux, les justificatifs et la date du versement déterminent le besoin de trésorerie. Le remboursement de dépenses déjà engagées laisse une période pendant laquelle l'entreprise finance elle-même le fret ; un plan qui assimilerait l'aide à une réduction immédiate de facture sous-estimerait cette charge.

Une éventuelle réforme gagnerait à préciser le problème qu'elle cherche à résoudre : maintenir une production locale, faciliter certains approvisionnements ou réduire directement des prix à la consommation ne conduit pas aux mêmes bénéficiaires ni aux mêmes contrôles. Pour le transporteur, l'aide au client ne doit pas non plus masquer la répartition des frais de port, de manutention et de stockage. Le débat ouvert par la réponse mérite donc d'être suivi jusqu'aux textes et conditions d'application. À ce stade, l'information utile aux entreprises est la possibilité d'une évolution examinée, accompagnée de ses incertitudes, et non la promesse d'un financement disponible.

Notes et références

[1] Commission européenne — DG Mobilité et transports. Work plans for TEN-T European Coordinators published. 30 septembre 2026. Annonce, paragraphes 1-4 et liste des plans datés du 24 septembre ; ERTMS publié antérieurement en février selon le corps.

[2] Autorité de régulation des transports. Le marché français du transport ferroviaire en 2025 — premiers chiffres. Juin 2026. Pages 1 et 6, synthèse et fret ; page 8, avertissement sur les données provisoires.

[3] Conseil d'État. Conseil d'État, 16 juillet 2026, n° 508149 — Transfermodal. 16 juillet 2026. Points 1-7 et dispositif ; ECLI:FR:CECHR:2026:508149.20260716.

[4] Ministère chargé des transports. Stratégie nationale pour le fret ferroviaire. 16 septembre 2021 ; page actualisée le 19 mars 2025. Présentation : objectif 9 % en 2019 à 18 % en 2030 ; quatre enjeux, trois axes et programme lié.

[5] Cour des comptes. Le Grand Port maritime de Dunkerque — exercices 2017 et suivants. Novembre 2025, rapport S2025-1400. Pagination imprimée : p. 50-51 (§ 2.2.3-2.2.4), p. 87-88 (§ 3.3.3), p. 90-92 (§ 3.4).

[6] Conseil d'État. Conseil d'État, 6 juillet 2026, n° 496414 — Communauté d'agglomération du Boulonnais. 6 juillet 2026. Points 5 et 7-20, dispositif ; fiscalité des années 2015-2018, ECLI:FR:CECHR:2026:496414.20260706.

[7] Commission européenne — DG Action pour le climat. Reducing emissions from the shipping sector. Page institutionnelle consultée le 15 octobre 2026. Sections EU ETS : champ géographique, introduction progressive et déclarations ; calendrier 2025-2027.

[8] Parlement européen et Conseil de l'Union européenne. Directive (UE) 2023/959 modifiant le système d'échange de quotas — dispositions maritimes. 10 mai 2023. Article 1 : nouveaux articles 3 octies bis, ter, quater et quinquies de la directive 2003/87/CE.

[9] Parlement européen et Conseil de l'Union européenne. Règlement (UE) 2023/1805 relatif aux carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime (FuelEU Maritime). 13 septembre 2023. Articles 2, 4, 10, 15-16, 20-22 ; texte français du JO L 234 du 22 septembre 2023.

[10] Cour de cassation, chambre commerciale. Cour de cassation, 2 juillet 2025, n° 24-10.050 — Chute d'une vedette lors du chargement. 2 juillet 2025. Faits 2-7, motifs 10-16 et dispositif ; ECLI:FR:CCASS:2025:CO00368.

[11] Cour de cassation, chambre commerciale. Cour de cassation, 15 avril 2026, n° 24-20.106 — Groupage et limitation de responsabilité. 15 avril 2026. Paragraphe 1-8 et dispositif ; ECLI:FR:CCASS:2026:CO00177.

[12] Commission européenne — DG Mobilité et transports. The eFTI Regulation. Page institutionnelle consultée le 15 octobre 2026. Overview, Operational framework et Timeline, notamment 9 July 2027.

[13] Parlement européen et Conseil de l'Union européenne. Règlement (UE) 2020/1056 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises. 15 juillet 2020. Articles 1-6 et 9-10 ; texte français du JO L 249 du 31 juillet 2020.

[14] Ministère des outre-mer — Assemblée nationale. Réponse à la question écrite n° 12979 de Mereana Reid Arbelot : Inégalités territoriales en matière de fret maritime. 7 juillet 2026 ; question du 17 février 2026. Réponse entière, JO AN du 7 juillet 2026, p. 6332 ; distinction avec chiffres et appréciations de la question.