

Évolution du marché : Matériel ferroviaire et signalisation (CN 86) — 2015–2025

Introduction

Le chapitre 86 de la nomenclature douanière européenne couvre les véhicules et matériel pour voies ferrées, leurs parties, ainsi que les appareils mécaniques et électromécaniques de signalisation pour voies de communication. Cette catégorie hétérogène inclut aussi bien les locomotives, les automotrices, les wagons de marchandises que les conteneurs multimodaux. Le présent rapport analyse l'évolution des échanges de l'Union européenne avec les pays tiers sur la période 2015–2025, en s'appuyant sur les seules données de la plateforme TradeDashboard. Il met en lumière trois dynamiques majeures : une progression des importations bien plus rapide que celle des exportations, qui érode l'excédent commercial historique ; un basculement géographique des partenaires, marqué par la montée en puissance de la Chine et de la Turquie côté importations et par le rôle grandissant de la Suisse côté exportations ; enfin, une production européenne fortement concentrée dans quelques États membres, qui continuent de dominer les échanges extra-UE, tandis que certains segments de produits – pièces détachées et automotrices notamment – tirent la croissance.

Un excédent commercial sous pression face à la poussée des importations

Les exportations progressent modérément tandis que les importations s'envolent

Le commerce extérieur de l'UE en matériel ferroviaire a connu une expansion asymétrique. Entre 2015 et 2025, la valeur des exportations est passée de 4,96 milliards d'euros (Md€) à 6,20 Md€, soit une hausse de 24,9 %. Sur la même période, les importations ont bondi de 1,44 Md€ à 3,52 Md€, affichant une progression de 144,2 %. Ce décalage de rythme a mécaniquement réduit le solde commercial, qui est passé de 3,52 Md€ à 2,68 Md€ (– 24,0 %).

Indicateur	2015	2025	Variation
Exportations (Md€)	4,96	6,20	+24,9 %
Importations (Md€)	1,44	3,52	+144,2 %
Solde commercial (Md€)	3,52	2,68	-24,0 %

Source : Vue d'ensemble des échanges.

L'excédent se contracte et les indicateurs d'autonomie se dégradent

La position nette exportatrice de l'UE s'affaiblit progressivement. Le taux de dépendance nette aux importations (net import reliance) est passé de -17,2 % en 2003 à -8,0 % en 2024, ce qui signifie que l'excédent de la balance commerciale absorbe une part décroissante de la production intérieure. Parallèlement, la propension à exporter de la branche, qui mesurait 22,9 % en 2003, est descendue à 16,6 % en 2024. L'intensité des échanges (trade intensity) s'est elle aussi tassée, de 28,8 % à 23,6 % sur la même période. Ces trois indicateurs traduisent un recentrage relatif du secteur sur le marché intérieur, alors même que la production européenne a augmenté de 42,5 % en volume entre 2003 et 2024 (de 4,47 millions d'unités à 6,37 millions d'unités) et de 155,4 % en valeur (de 12,17 Md€ à 31,08 Md€).

Sources : Dépendance nette aux importations, Propension à exporter, Volumes de production.

Basculement des partenaires : la Chine et la Turquie s'imposent, la Russie s'efface

Du côté des importations, la Chine devient le premier fournisseur, talonnée par la Turquie et la Serbie

La structure des importations extra-UE s'est profondément transformée. La Chine est devenue le principal fournisseur, avec des achats passant de 261 M€ en 2015 à 1 033 M€ en 2025 (+295,0 %). La Turquie, quasi inexistante en 2015 (28 M€), se hisse à 306 M€ en 2025 (+1 008,5 %). La Serbie suit une trajectoire similaire, ses livraisons bondissant de 36 M€ à 322 M€ (+788,5 %). La Suisse reste un fournisseur majeur avec 952 M€ (+46,6 %), tandis que l'Ukraine double presque ses envois (de 46 M€ à 169 M€). À l'inverse, les importations en provenance de Russie se sont effondrées sous l'effet des sanctions, passant de 43 M€ à 7 M€ (-83,2 %).

Fournisseur	2015 (M€)	2025 (M€)	Variation (%)
Chine	261	1 033	+295,0
Suisse	649	952	+46,6
Serbie	36	322	+788,5
Turquie	28	306	+1 008,5
Ukraine	46	169	+268,7
États-Unis	88	141	+61,0
Russie	43	7	−83,2

Source : Principaux partenaires à l'import.

Cette diversification des sources se lit aussi dans l'indice de concentration des importations (HHI), qui a baissé de 2 540 points en 2015 à 1 848 points en 2025 (−27,3 %). L'UE est donc moins dépendante d'un petit nombre de fournisseurs.

La Suisse, premier client, profite de grands contrats tandis que la Chine décroche à l'export

À l'exportation, le paysage s'est également recomposé. La Suisse a conforté sa place de premier client extra-UE, avec des ventes passant de 704 M€ à 1 389 M€ (+97,3 %). Le Royaume-Uni demeure un débouché essentiel (842 M€, +33,1 %), tout comme les États-Unis (383 M€, +59,2 %). En revanche, les exportations vers la Chine ont nettement reculé, de 856 M€ à 431 M€ (−49,7 %), la Chine développant sans doute sa propre industrie. La Serbie est devenue un client dynamique (+640,9 %).

Client	2015 (M€)	2025 (M€)	Variation (%)
Suisse	704	1 389	+97,3
Royaume-Uni	632	842	+33,1
Chine	856	431	−49,7
États-Unis	241	383	+59,2
Serbie	18	132	+640,9
Norvège	123	190	+55,1

Source : Principaux partenaires à l'export.

L'Europe centrale et orientale monte en puissance comme plateforme d'importation

Les flux extra-UE n'arrivent plus seulement par les grands ports de la mer du Nord. L'Autriche a multiplié par près de quatorze ses importations (de 55 M€ à 802 M€), traduisant sans doute un rôle de hub pour le matériel destiné à l'Europe centrale. L'Espagne (+438,0 %), la Pologne (+351,5 %) et la France (+178,7 %) enregistrent également de

fortes hausses d'importations en provenance des pays tiers. Côté exportations, l'Espagne (+98,2 %), la Pologne (+98,9 %) et l'Autriche (+51,6 %) progressent nettement, alors que la France (-47,1 %) et l'Italie (-18,0 %) voient leurs ventes hors UE décliner.

Source : Principaux États membres déclarants.

Une production européenne très concentrée et des segments de marché différenciés

La production et les exportations sont portées par un petit groupe d'États membres

La spécialisation dans le matériel ferroviaire est très inégale au sein de l'UE. En 2025, les États membres les plus spécialisés (RSCA) sont la Croatie (0,74), l'Autriche (0,54), la Slovaquie (0,48) et la Bulgarie (0,48). L'Allemagne, bien que moins spécialisée au sens strict (RSCA 0,05), demeure de loin le premier producteur et exportateur, avec 2,07 Md€ d'exportations extra-UE en 2025 (+28,5 % par rapport à 2015). L'Espagne (1,35 Md€), l'Autriche (0,80 Md€) et la Pologne (0,28 Md€) complètent le noyau des grands exportateurs. À l'opposé, le Portugal, la Grèce, l'Irlande ou Chypre ne participent quasiment pas aux échanges de la filière.

Source : Spécialisation des États membres.

État membre	Exportations 2015 (M€)	Exportations 2025 (M€)	Variation (%)
Allemagne	1 609	2 068	+28,5
Espagne	683	1 354	+98,2
Autriche	527	799	+51,6
Pologne	141	280	+98,9
Tchéquie	201	274	+36,7
France	629	333	-47,1
Italie	450	369	-18,0

Source : Principaux déclarants à l'export.

Les pièces détachées et les automotrices dominent les flux, les conteneurs s'affirment à l'import

L'analyse par sous-position de la nomenclature révèle une structure commerciale très polarisée. À l'exportation comme à l'importation, les **parties de véhicules ferroviaires (8607)** constituent le poste le plus important en valeur : 2,42 Md€ à l'export et 1,40 Md€ à l'import en 2025. Les **automotrices et autorails (8603)** arrivent en deuxième position,

avec 1,21 Md€ d'exportations et 0,79 Md€ d'importations. Les **conteneurs (8609)** pèsent eux aussi lourdement dans les importations (0,74 Md€ en 2025, en hausse de 212 % depuis 2015), témoignant de l'intégration croissante du fret multimodal.

Segment (CN 86)	Importations 2015 (M€)	Importations 2025 (M€)	Variation (%)
Parties (8607)	635	1 396	+119,8
Automotrices (8603)	329	792	+140,8
Conteneurs (8609)	238	742	+211,8
Wagons marchandises (8606)	35	234	+566,3
Véhicules d'entretien (8604)	46	122	+164,2
Matériel fixe et signalisation (8608)	54	85	+58,3
Locomotives (8601)	62	32	-48,0

Source : Comparaison par segment de produit.

Des chocs de prix ponctuels révèlent la volatilité de certains marchés

Plusieurs chocs ont affecté le commerce du matériel ferroviaire au cours de la décennie. Sur le marché suisse, un épisode exceptionnel en 2021 a vu les quantités exportées s'envoler (effet de livraison massive de matériel roulant), écrasant temporairement le prix unitaire, avant un net redressement en 2022. Un choc de prix à la hausse a également été détecté sur les exportations vers les États-Unis en 2021 (+115,1 %), ainsi que sur les importations en provenance de Suisse en 2022 (+46,5 %). Plus anecdotique, le marché sri-lankais a connu une flambée des prix unitaires en 2021, liée à l'effondrement des volumes. Ces soubresauts – documentés par des coefficients de variation très élevés pour certains partenaires, comme la Suisse (3,02 à l'export) ou la Thaïlande (1,40 à l'import) – rappellent que les échanges de gros matériels, par nature sporadiques, génèrent une volatilité structurelle dont il faut tenir compte dans l'interprétation des moyennes annuelles.

Source : Chocs de prix et d'offre, Volatilité des flux.

Conclusion

Sur la période 2015–2025, le commerce extérieur de l'UE en matériel ferroviaire et de signalisation a connu une croissance notable, mais déséquilibrée au profit des importations. L'excédent historique s'en trouve réduit, et les indicateurs d'autonomie commerciale (dépendance nette, propension à exporter) pointent vers un repli relatif sur le marché

intérieur. Géographiquement, la Chine s'est imposée comme le principal fournisseur, accompagnée par la Turquie et la Serbie, tandis que les exportations se sont réorientées vers la Suisse et, dans une moindre mesure, le Royaume-Uni. La production européenne reste concentrée entre les mains de quelques États membres – Allemagne, Espagne, Autriche en tête –, qui tirent la compétitivité de la filière, en particulier sur les pièces détachées et les automotrices. Dans un contexte de forte volatilité des livraisons de grands contrats, ces tendances appellent une vigilance sur la diversification des sources d'approvisionnement et le maintien de l'avance technologique de l'industrie ferroviaire européenne.

Généré le 2026-07-24 à partir des données de tradedashboard.eu

Rapport généré par une machine : il accélère l'analyse humaine, quitte à parfois l'induire en erreur. Il ne peut jamais la remplacer complètement.

Si vous avez besoin de conseils à propos de la politique commerciale européenne, ou de représentation pour vos intérêts à Bruxelles, n'hésitez pas à me contacter à support@tradedashboard.eu. Vous trouverez mon CV à cette adresse.