

Avis n° 2026-038 du 12 mai 2026

Portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par Technis dans les installations de service des centres d'entretien pour l'horaire de service 2026

L'essentiel

Créée le 1^{er} janvier 2025, Technis, société spécialisée dans la maintenance de matériels roulants de fret ferroviaire, évolue au sein d'un marché désormais largement concurrentiel. Issue du « plan de discontinuité » engagé par Fret SNCF, l'entité est actuellement dans sa deuxième année d'existence. Technis évolue dans un marché organisé autour d'une quinzaine d'acteurs, généralement adossés à des opérateurs structurants du système ferroviaire. Dans ce contexte, l'Autorité a, pour l'instruction du présent avis, adapté ses modalités de régulation aux enjeux plus limités d'accès à certaines installations et aux prestations qui y sont fournies et pour lesquelles elle appelle à une évolution du cadre réglementaire, visant à le simplifier tout en conservant les garanties offertes pour assurer un accès transparent, équitable et non discriminatoire aux infrastructures essentielles du système ferroviaire.

Dans son document de référence de maintenance pour l'horaire de service 2026 (« DRM 2026 »), Technis propose, pour les installations de maintenance qu'elle exploite, une offre restructurée et simplifiée, davantage adaptée au contexte concurrentiel dans lequel elle évolue, notamment aux besoins des clients externes au groupe SNCF. L'offre, qui porte sur un périmètre de prestations identique à celui du cycle précédent, ne comporte plus qu'une quinzaine de tarifs afin de mieux répondre aux attentes du secteur.

Les évolutions tarifaires du DRM 2026 s'établissent en moyenne à + 3,6 % par rapport à l'horaire de service précédent et restent, selon les prestations, à un niveau inférieur ou égal au plafond tarifaire réglementaire. Technis indique maintenir ainsi sa compétitivité et préserver une trajectoire tarifaire soutenable pour ses clients.

Dans ce contexte, l'Autorité émet un avis favorable sur le projet de DRM 2026 de Technis.

Cette synthèse a un caractère strictement informatif. Elle ne saurait se substituer aux motifs et conclusions ci-après, qui seuls font foi.

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Saisie par la société Technis par courrier enregistré au service de la procédure de l'Autorité le 20 février 2026 ;

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiée établissant un espace ferroviaire unique européen ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2123-1 et suivants et L. 2133-5 ;

Vu le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;

Vu le décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 modifié relatif aux installations de service du réseau ferroviaire ;

Vu l'avis n° 2025-053 du 19 juin 2025 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par Technis dans les installations de service des centres d'entretien pour l'horaire de service 2025 ;

Vu le « Document de Référence de Maintenance de Technis pour l'horaire de service 2026 » dans sa version du 20 février 2026 (ci-après « DRM 2026 ») ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 5 mars 2026 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le collège en ayant délibéré le 12 mai 2026 ;

Considérant les éléments qui suivent :

Table des matières

1. CONTEXTE.....	4
1.1. L'accès aux sites d'entretien des matériels roulants exploités par Technis relève du cadre juridique applicable aux installations de service	4
1.2. Technis, créée le 1 ^{er} janvier 2025 dans le cadre du plan de discontinuité de Fret SNCF, engage sa deuxième année d'existence.....	5
1.3. Technis évolue dans un marché désormais largement concurrentiel, composé d'une quinzaine d'acteurs de la maintenance de matériels roulants de fret.....	5
2. ANALYSE.....	6
2.1. Le DRM 2026 présente une offre de maintenance largement simplifiée, qui permet notamment de mieux répondre aux besoins des opérateurs hors groupe SNCF.....	6
2.2. Comme en 2025, Technis propose une augmentation tarifaire modérée en 2026	7
2.3. Les tarifs proposés par Technis dans le DRM 2026 peuvent être acceptés	7
2.3.1. La méthode retenue par Technis pour la construction du revenu autorisé est conforme au cadre réglementaire applicable	7
2.3.2. Les tarifs proposés par Technis ne conduisent pas à un dépassement du revenu autorisé et peuvent donc être acceptés.....	8

1. CONTEXTE

1.1. L'accès aux sites d'entretien des matériels roulants exploités par Technis relève du cadre juridique applicable aux installations de service

1. Technis est une entreprise spécialisée dans la maintenance de locomotives qui réalise, pour le compte de tiers, des opérations d'entretien et de maintenance de matériels roulants dans ses centres et ateliers, répartis sur le territoire national. Dans ce cadre, Technis dispose d'installations en intérieur, sous halles ou dans des ateliers, dédiées à la maintenance et au reprofilage d'essieux, ainsi que d'installations en extérieur destinées à la réalisation d'opérations de maintenance, de nettoyage et de logistique, et pouvant également être utilisées à des fins de stationnement.
2. En vertu du décret du 20 janvier 2012 susvisé, ces sites sont qualifiés d'installations de service puisqu'ils correspondent à l'aménagement spécifique, en totalité ou en partie, de toute installation (y compris les terrains, bâtiments et équipements) permettant la fourniture d'un ou plusieurs services mentionnés aux points 2, 3 et 4 de l'annexe II de la directive 2012/34/UE susvisée¹.
3. L'exploitant d'une installation de service, qu'il soit public ou privé, doit en garantir l'accès aux candidats et leur proposer les services mentionnés aux points précités de l'annexe II dans des conditions équitables, transparentes et non discriminatoires, en application de l'article L. 2123-3-1 du code des transports, qui transpose les dispositions du paragraphe 2 de l'article 13 de la directive précitée. Afin de satisfaire aux obligations relatives à la transparence, l'article 4 du règlement d'exécution du 22 novembre 2017 susvisé pose notamment l'obligation d'une description détaillée des installations de service et des services associés.
4. Pour ce qui concerne la tarification, l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé² dispose notamment que « *la fourniture de chacune des prestations régulées donne lieu à la perception de redevances, dont le montant ne dépasse pas le coût de leur prestation, majoré d'un bénéfice raisonnable* » et prévoit la possibilité pour l'exploitant de proposer une tarification au devis « *lorsque la spécificité d'une prestation régulée ne permet pas d'établir un tarif unitaire* ».
5. En application du II de l'article L. 2133-5 du code des transports, l'Autorité rend un avis conforme sur les projets de tarifs des redevances qui lui sont soumis par les exploitants d'installations de service. Cet avis est rendu dans un délai de trois mois à compter de la réception de la saisine³.

¹ Les installations d'entretien des matériels roulants ferroviaires sont en particulier mentionnées au point 2 e) et 4 e), les installations de nettoyage et de lavage au point 2 f) et les voies de garage au point 2 d) de l'annexe II de la directive précitée.

² L'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé transpose les paragraphes 7 et 8 de l'article 31 de la directive 2012/34/UE.

³ Conformément au III de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé.

1.2. Technis, créée le 1^{er} janvier 2025 dans le cadre du plan de discontinuité de Fret SNCF, engagée sa deuxième année d'existence

6. La création de Technis est intervenue le 1^{er} janvier 2025, dans le cadre du « scénario de discontinuité » mis en place à la suite de l'instruction de la Commission européenne pour présomption d'aide d'État non conformes⁴. Ce plan a reposé, dans un premier temps, sur la reprise, par des tiers, de plusieurs dessertes ferroviaires de transport de fret opérées par Fret SNCF et, dans un second temps, sur la création de deux entreprises filiales de la société Rail Logistics Europe (« RLE ») : Hexafret, spécialisée dans le transport mutualisé de marchandises, et Technis, qui a ainsi repris les activités de maintenance de matériels roulants auparavant opérées par Fret SNCF.
7. Technis, actuellement dans sa deuxième année d'existence, exploite une dizaine de centres de maintenance et emploie plus de 450 salariés pour un chiffre d'affaires s'élevant à environ 100 millions d'euros. Elle offre des prestations de maintenance dites « courantes », qui font l'objet d'une régulation, ainsi que des prestations de maintenance « patrimoniale », quant à elles non régulées, à plus d'une trentaine de clients, internes et externes au groupe SNCF.
8. Ces prestations sont visées dans son document de référence de maintenance pour l'horaire de service (« HDS ») 2026 (ci-après « DRM 2026 ») et leurs tarifs, sont, pour les prestations régulées, soumis à l'avis conforme de l'Autorité.

1.3. Technis évolue dans un marché désormais largement concurrentiel, composé d'une quinzaine d'acteurs de la maintenance de matériels roulants de fret

9. Historiquement centré autour de l'opérateur historique Fret SNCF (dont les activités de maintenance ont été transférées à Technis en 2025), le marché de la maintenance de matériels roulants de fret s'est naturellement élargi depuis l'ouverture du marché du fret ferroviaire en 2005.
10. Ce marché est aujourd'hui organisé autour d'une quinzaine de mainteneurs aux profils différenciés (entreprises ferroviaires disposant d'ateliers intégrés, constructeurs, loueurs, entreprises de travaux, mainteneurs spécialisés, etc.), généralement adossés à des acteurs structurants du système ferroviaire, et disposant donc d'un savoir-faire, d'une réputation et de moyens nécessaires au développement de leur activité face à l'opérateur historique.
11. À titre illustratif, depuis 2018, plusieurs nouveaux sites ont été créés par ces acteurs, à l'initiative notamment d'Akiem (Ostricourt), Hiolle (Valenciennes), Erion (Montceau-les-Mines) ou Imateq (Saint-Pierre-des-Corps)⁵, ce qui démontre la capacité des opérateurs à développer leur activité face à l'opérateur historique, mais également l'existence d'une offre diversifiée et couvrant le territoire national, au plus proche des trafics, pour répondre à la demande des nombreuses entreprises ferroviaires de fret présentes en France.

⁴ Voir « Aides d'Etat SA. 61880 (2021/EO) (ex.2018/FC) – France – Mesures d'aide potentielles à Fret SNCF » C (2023) 297. La Commission européenne a ouvert, en 2023, une enquête sur certaines mesures d'aides et de soutien dont Fret SNCF aurait bénéficié entre 2007 et 2019 et qui seraient susceptibles de ne pas être conformes aux règles de l'Union en matière d'aides d'État.

⁵ Les actionnaires de ces sites sont, respectivement : la Caisse de dépôt et placement du Québec pour Akiem ; un fonds privé pour Hiolle ; Stadler et Renfe pour Erion et une coentreprise réunissant Vossloh Rolling Stock et Socofer pour Imateq.

12. Dans cet environnement concurrentiel, Technis est confrontée à des enjeux de développement de son activité et s'oriente progressivement vers l'élargissement de sa clientèle hors du groupe SNCF. À cet égard, le chiffre d'affaires de Technis relatif à ses clients hors groupe a presque doublé entre 2024⁶ et 2025⁷, une partie de ce chiffre d'affaires étant cependant liée à du matériel précédemment détenu par Fret SNCF et qui a été repris par d'autres acteurs du marché dans le cadre du « scénario de discontinuité »⁸.
13. Dans ce contexte, et comme lors du cycle tarifaire précédent, l'Autorité a, pour l'instruction du présent avis, adapté ses modalités de régulation aux enjeux plus limités d'accès à des installations et aux prestations qui y sont fournies, ceux-ci s'inscrivant dans un environnement concurrentiel. L'Autorité appelle toutefois à faire plus largement évoluer le droit français afin de mettre fin à la régulation systématique *ex ante* des installations de maintenance de fret ferroviaire, compte tenu de la situation largement concurrentielle de ce segment de marché, tout en maintenant l'ensemble des pouvoirs de contrôle *ex post* prévus par le droit européen. Cette évolution, dans une logique de régulation davantage proportionnée aux enjeux, permettrait de simplifier le cadre réglementaire applicable aux installations de service et, partant, d'alléger la charge correspondante pour les gestionnaires de ces installations, tout en maintenant les conditions d'un accès transparent, équitable et non discriminatoire aux infrastructures essentielles du système ferroviaire.

2. ANALYSE

2.1. Le DRM 2026 présente une offre de maintenance largement simplifiée, qui permet notamment de mieux répondre aux besoins des opérateurs hors groupe SNCF

14. Jusqu'en 2025, les offres de maintenance de Fret SNCF, puis de Technis, étaient construites sur la base de plus de 2 000 tarifs, certaines prestations pouvant être déclinées, notamment, en fonction du type de matériel roulant concerné. Ces offres étaient fondées sur les « processus de maintenance » du groupe ferroviaire historique, c'est-à-dire sur une liste d'opérations à réaliser, propre à l'entité en charge de l'entretien, en fonction de ses besoins et de sa façon d'optimiser l'organisation de la maintenance, et n'étaient donc pas transposables aux pratiques et aux besoins des clients de Technis externes au groupe SNCF.
15. Pour mieux répondre aux besoins de ses clients, notamment hors groupe SNCF, dans la perspective de développement de son activité, Technis a, dans son DRM 2026, entièrement restructuré et simplifié son offre de maintenance, à périmètre de prestations constant.
16. Le périmètre des prestations proposées par Technis dans le DRM 2026 n'inclut ainsi plus que seize tarifs, correspondant, comme lors des cycles tarifaires précédents, à des prestations d'accès aux installations, de maintenance, de mouvement, de nettoyage, de reprofilage des roues, ainsi qu'à un taux de frais appliqué sur les pièces détachées.
17. Ce nouveau modèle d'offre restructuré et simplifié est par ailleurs, selon Technis, plus facilement actualisable et, partant, permet de limiter ses coûts de gestion dans un contexte où l'entreprise s'efforce de maintenir des tarifs compétitifs.
18. L'Autorité relève que cette évolution a été accueillie positivement par les principaux clients de Technis externes au groupe SNCF interrogés lors de l'instruction, et qu'elle contribue à renforcer l'accès transparent et non discriminatoire aux installations de maintenance dont Technis est l'exploitant.

⁶ Sur le périmètre des activités de maintenance de Fret SNCF.

⁷ Sur la même période, le chiffre d'affaires total de Technis a augmenté d'environ 4 %.

⁸ Une partie du matériel roulant détenu par Fret SNCF a en effet été cédé dans le cadre du plan de discontinuité à d'autres acteurs du marché (« organisation C32 »).

19. De plus, cette évolution permet de répondre à la recommandation de l'Autorité formulée dans l'avis du 19 juin 2025 susvisé appelant Technis, d'ici l'HDS 2027⁹, à améliorer la lisibilité de son offre en rapprochant les opérations similaires de maintenance et en proposant des descriptions plus homogènes et détaillées des prestations.
20. En conséquence, l'Autorité accueille favorablement la restructuration de l'offre présentée par Technis dans son DRM 2026.

2.2. Comme en 2025, Technis propose une augmentation tarifaire modérée en 2026

21. Technis propose, pour l'HDS 2026, une augmentation tarifaire en moyenne égale à + 3,6 %. Pour la plupart des prestations, l'augmentation des tarifs appliquée par Technis est égale à + 3,5 % par rapport aux tarifs du DRM 2025. Les prestations de reprofilage des roues présentent en revanche une augmentation s'élevant à +10 %¹⁰. Cette augmentation plus importante s'explique, selon Technis, par les tarifs historiques relativement bas de ces prestations¹¹.
22. Comme pour le DRM 2025, l'objectif affiché par Technis est de limiter l'augmentation tarifaire globale à un niveau inférieur au plafond tarifaire réglementaire¹², afin de préserver une trajectoire d'évolution soutenable pour ses clients, dans le but de maintenir sa compétitivité au sein d'un marché désormais largement concurrentiel.

2.3. Les tarifs proposés par Technis dans le DRM 2026 peuvent être acceptés

23. Compte-tenu du contexte présenté ci-dessus et des enjeux réglementaires du marché de la maintenance de matériels roulants de fret rappelés au point 1.3, l'Autorité s'est attachée à vérifier que :
 - la méthodologie appliquée par Technis pour déterminer le revenu autorisé respecte le cadre réglementaire applicable, en ce qu'elle correspond au coût complet des prestations majoré d'un bénéfice raisonnable (section 2.3.1) ;
 - l'application des tarifs proposés aux volumes prévisionnels d'activité communiqués par Technis ne conduit pas à un dépassement du revenu autorisé ainsi calculé (section 2.3.2).

2.3.1. La méthode retenue par Technis pour la construction du revenu autorisé est conforme au cadre réglementaire applicable

24. Le revenu autorisé augmente de 3,3 % entre les DRM 2025 et 2026. Cette hausse résulte principalement d'une réévaluation par Technis de ses coûts au regard de son premier exercice en tant qu'entité autonome. En particulier, Technis avait sous-estimé des impôts et taxes (notamment ceux relatifs aux charges de personnel) dans son DRM 2025, qu'elle a rectifiés dans son DRM 2026, conduisant à une révision de ses charges.

⁹ Recommandation n° 2 de l'avis n° 2025-053 : « Améliorer la documentation des opérations de maintenance proposées en rapprochant les opérations similaires et en proposant des descriptions plus uniformes et étoffées de celles-ci ».

¹⁰ La prestation de reprofilage représente une part limitée du chiffre d'affaires de Technis pour ses activités régulées, ce qui explique l'effet contenu de l'augmentation du tarif correspondant sur l'augmentation tarifaire globale.

¹¹ Ces tarifs demeurent inférieurs au plafond tarifaire réglementaire (voir section 2.3.2)

¹² Issu de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 précité.

25. Pour la détermination de son revenu autorisé 2026, Technis s'est ainsi appuyée sur les charges constatées pour l'HDS 2025, auxquelles elle a appliqué des hypothèses de projection, notamment :
- une hausse du coût moyen d'un agent de + [2 - 4] %, tenant compte, notamment, des négociations annuelles obligatoires du groupe SNCF ;
 - une hypothèse de productivité de + [4 - 6] % pour ses agents de maintenance ;
 - une prévision de l'IPCH de +1,4 %.
26. S'agissant de l'appréciation du bénéfice raisonnable, l'Autorité relève que le coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») retenu par Technis dans le cadre de l'élaboration du DRM 2026 s'établit à [6 - 8] % avant impôt.
27. Ce taux se situe, comme pour le DRM 2025, dans le haut de la fourchette de CMPC issue des travaux de l'Autorité. Il reflète le profil de risque propre à l'activité de maintenance de Technis, caractérisé notamment par une incertitude élevée sur les volumes d'activité et par un environnement concurrentiel important.
28. Au regard de ce qui précède, le revenu autorisé calculé pour l'HDS 2026 n'appelle pas d'observation de la part de l'Autorité.

2.3.2. Les tarifs proposés par Technis ne conduisent pas à un dépassement du revenu autorisé et peuvent donc être acceptés

29. Afin de vérifier la conformité des tarifs proposés par Technis au cadre réglementaire (en particulier pour les prestations de reprofilage, dont les augmentations sont plus importantes), l'Autorité a procédé à l'examen des unités d'œuvre utilisées pour leur calcul.
30. Pour la détermination des unités d'œuvre relatives à l'HDS 2026, Technis a retenu, en fonction des différentes prestations, des approches fondées notamment sur les commandes prévisionnelles pour l'HDS 2026 ou sur les volumes d'activité constatés pour l'HDS 2025, parfois complétés par des données issues de rapports externes ou des dires d'experts.
31. Lors de l'instruction, l'Autorité a vérifié :
- le bien fondé de chacune de ces méthodes d'estimation ; et
 - la cohérence des volumes retenus avec les volumes commandés ou observés sur l'HDS 2025 ainsi qu'avec les ambitions déclarées de Technis pour le développement de son activité.
32. L'Autorité a par ailleurs constaté que les mesures mises en œuvre par Technis ont contribué à fiabiliser les unités d'œuvre retenues pour la détermination des tarifs. Technis a notamment mis en œuvre des mesures relatives au suivi des temps consacrés par les agents de mouvement à leurs différentes activités, répondant ainsi à la recommandation émise dans l'avis du 19 juin 2025 susvisé¹³, ce suivi étant utile à la détermination des volumes d'unités d'œuvre associés aux différentes prestations. Technis a été en mesure de répondre aux différentes demandes de l'Autorité relatives aux volumes d'unités d'œuvre prévisionnels et, partant, à la recommandation émise dans l'avis du 19 juin 2025¹⁴ susvisé.

¹³ Recommandation n° 3 de l'avis n° 2025-053 : « S'assurer de la précision du suivi des temps consacrés par les agents de mouvement à leurs différentes activités pour améliorer la justification des tarifs du mouvement ».

¹⁴ Recommandation n°4 émise dans l'avis n° 2025-053 : « Renforcer la traçabilité, la clarté et la cohérence des documents de simulation, en précisant notamment les volumes d'unités d'œuvre prévisionnels mobilisés pour chaque simulation de facture, afin d'en faciliter l'exploitation lors des futurs exercices d'instruction tarifaire ».

33. Sur la base de ces éléments, l'Autorité conclut que les tarifs proposés par Technis – notamment ceux relatifs aux prestations de reprofilage des roues, en augmentation de 10 % –, ne sont pas susceptibles de conduire, au regard des volumes prévisionnels d'activité pris en compte, à un dépassement du revenu autorisé et, partant, peuvent être acceptés.

Émet l'avis suivant

L'Autorité émet un avis favorable sur le projet de tarification des redevances relatives aux prestations régulées fournies par la société Technis au titre des installations de service pour l'horaire de service 2026.

Le présent avis sera notifié à la société Technis et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 12 mai 2026.

Présents :

Monsieur Thierry Guimbaud, président ;
Madame Florence Rousse, vice-présidente ;
Monsieur Patrick Vieu, vice-président ;
Madame Sophie Auconie, vice-présidente ;
Monsieur Charles Guéné, vice-président.

Le président

Thierry Guimbaud