

Décision n° 2024-069 du 15 octobre 2024
portant règlement du différend opposant Myzee Technology à Eurométropole de Strasbourg et à la CTS concernant la délivrance des titres des services de transport en commun du réseau CTS

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

Vu le règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1263-5, L. 1115-10 à L. 1115-12 et R. 1115-12 à R. 1115-17 ;

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

Vu la demande de règlement de différend enregistrée le 22 février 2024 par le service de la procédure de l'Autorité, déclarée complète le 22 février 2024, présentée par la société Myzee Technology (ci-après, « Myzee Technology »), dont le siège social est situé 16 route des Millades, 19270 Ussac, représentée par son représentant légal en exercice et les observations enregistrées le 22 février 2024 et le 13 mai 2024 ;

Vu la mesure d'instruction n° 1 adressée à Myzee Technology le 19 mars 2024 et la réponse enregistrée le 02 avril 2024 ;

Vu la mesure d'instruction n° 1 adressée le 19 mars 2024 à l'Eurométropole de Strasbourg, dont le siège est situé 1 Parc de l'Étoile, 67076 Strasbourg Cedex, et la réponse enregistrée le 12 avril 2024 ;

Vu la mesure d'instruction n° 1 adressée le 19 mars 2024 à la Compagnie des Transports Strasbourgeois (ci-après, « CTS »), dont le siège est situé 1 Parc de l'Étoile, 67076 Strasbourg Cedex, et la réponse enregistrée le 12 avril 2024 ;

Vu les observations en réponse de la CTS, enregistrées le 13 juin 2024 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu lors de la séance publique du 12 septembre 2024 :

- les conclusions du rapporteur ;
- les observations de Maître Pierre Reynaud pour Myzee Technology ;
- les observations de Maître Arnaud Tessalonikos pour la CTS et l'Eurométropole de Strasbourg ;

Vu la note en délibéré transmise par la Eurométropole de Strasbourg et CTS à la suite de la séance publique du 12 septembre 2024, enregistrée le 17 septembre 2024 ;

Après en avoir délibéré le 15 octobre 2024,

Considérant l'ensemble des éléments qui suivent :

SOMMAIRE

1. CADRE JURIDIQUE APPLICABLE AUX SERVICES NUMÉRIQUES MULTIMODAUX	5
1.1. Le cadre juridique résultant des articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du code des transports ...	5
1.1.1. La notion de service numérique multimodal	5
1.1.2. Le droit des fournisseurs de services numériques multimodaux de délivrer les produits tarifaires de certains services de mobilité et l'obligation des gestionnaires de ces services de fournir un accès à leur(s) service(s) numérique(s) de vente.....	5
1.1.3. Les obligations incombant aux services numériques multimodaux.....	6
1.1.4. Le contrat conclu entre le fournisseur du service numérique multimodal et les gestionnaires des services de mobilité dont il assure la vente.....	8
1.2. Le pouvoir de règlement de différend de l'Autorité	8
2. FAITS ET PROCÉDURE	9
2.1. Faits	9
2.1.1. Les parties	9
2.1.2. Les faits à l'origine du litige	10
2.2. Procédure	11
2.2.1. La saisine de l'Autorité.....	11
2.2.2. L'instruction.....	11
3. SUR LA RECEVABILITÉ DE LA SAISINE DE MYZEE TECHNOLOGY	12

RÉSUMÉ¹

Aux termes de la présente décision, l'Autorité règle le différend opposant Myzee Technology à l'Eurométropole de Strasbourg et à la Compagnie des transports strasbourgeois (CTS) concernant la possibilité de distribuer numériquement aux usagers, en tant que « fournisseur de service numérique multimodal », des titres « dématérialisés » des services de transport en commun du réseau CTS.

Dans sa saisine en règlement de différend, Myzee Technology a demandé à l'Autorité d'enjoindre à l'Eurométropole de Strasbourg et à la Compagnie des transports strasbourgeois de reconnaître son statut de « fournisseur de service numérique multimodal » et, en conséquence, de finaliser et conclure avec elle un contrat lui permettant de distribuer de tels titres.

Dans sa décision, l'Autorité déclare la saisine de Myzee Technology irrecevable. Elle considère en effet qu'un différend au sens de l'article L. 1263-5 du code des transports n'est pas caractérisé entre les parties.

¹ Ce résumé a un caractère strictement informatif. Il ne saurait se substituer aux motifs et conclusions de la décision ci-après qui seuls font foi dans le cadre de la présente procédure.

1. CADRE JURIDIQUE APPLICABLE AUX SERVICES NUMÉRIQUES MULTIMODAUX

1. L'article 28 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités² a inséré dans le code des transports une nouvelle section intitulée « *Services d'information et de billettique multimodales* », constituée notamment des articles L. 1115-10 à L. 1115-12 relatifs aux « *services numériques multimodaux* ». Les conditions d'application de ces articles ont été codifiées aux articles R.1115-12 à R.1115-17 du code des transports.

1.1. Le cadre juridique résultant des articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du code des transports

1.1.1. La notion de service numérique multimodal

2. Aux termes du I de l'article L. 1115-10 du code des transports, « *[u]n service numérique multimodal est un service numérique qui permet la vente de services de mobilité, de stationnement ou de services fournis par une centrale de réservation* ».
3. Un service numérique multimodal peut effectuer deux types de prestations :
 - assurer « *[l]a délivrance des produits tarifaires³* » des services de mobilité, de stationnement ou de services fournis par une centrale de réservation (ci-après, ensemble, les « *services de mobilité* »), « *en appliquant leurs conditions d'utilisation, de tarification et de réservation* » (1° du I de l'article L. 1115-10 précité) ;
 - assurer, « *[s]ous réserve de l'accord de l'autorité organisatrice compétente ou du fournisseur du service, la revente desdits services au prix qu'il fixe ainsi que la vente de ses propres produits tarifaires* » (2° du I de l'article L. 1115-10 précité).
4. Un service numérique multimodal peut notamment être fourni par les autorités organisatrices de la mobilité (ci-après « AOM ») (article L. 1115-12 du code des transports).

1.1.2. Le droit des fournisseurs de services numériques multimodaux de délivrer les produits tarifaires de certains services de mobilité et l'obligation des gestionnaires de ces services de fournir un accès à leur(s) service(s) numérique(s) de vente

5. Aux termes du I de l'article L. 1115-11 du code des transports, le fournisseur d'un service numérique multimodal peut, de droit, effectuer la délivrance des produits tarifaires de certains services de mobilité, énumérés limitativement aux points 1° à 6°.

² Cet article 28 figure dans un chapitre de la loi d'orientation des mobilités intitulé « *Accélérer l'ouverture des données et le développement des services numériques* ».

³ La notion de « *produit tarifaire* » n'est pas définie par les articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du code des transports. L'article 4 du règlement délégué (UE) 2017/1926 susvisé prévoit que les détenteurs de données sur les déplacements et la circulation doivent fournir, par l'intermédiaire d'un point d'accès national, l'accès aux données relatives notamment aux tarifs de l'offre de transport en utilisant, dans le cas des transports collectifs, le format d'échange prévu par la norme NeTEx (Network Exchange). Les conditions d'utilisation de cette norme sont précisées par des profils minimums définis par les États membres en fonction des types de données (arrêts desservis, horaires, tarifs, etc.). Selon le profil France permettant de décrire les données tarifaires en suivant la norme NeTEx (publié sur le site du point d'accès national à l'adresse suivante : <https://normes.transport.data.gouv.fr/normes/netex/tarifs>), un « *produit tarifaire est un élément commercialisable immatériel (il donne des droits) mis à la disposition du public. Il peut être acheté et permet au propriétaire d'utiliser les transports en commun ou d'autres services à des conditions spécifiques. (...) Un produit tarifaire bien qu'immatériel, peut être matérialisé sur différents documents de voyages. Par exemple, un produit tarifaire « pass mensuel » peut être incorporé de différentes manières sur un billet papier spécifique ou stocké sur une carte électronique* ».

6. Sont notamment visés au point 1° les services réguliers de transport public de personnes⁴, les services à la demande de transport public de personnes, les services relatifs aux mobilités actives, les services relatifs aux usages partagés de véhicules terrestres à moteur et les services de stationnement que les AOM⁵, les collectivités territoriales et leurs groupements organisent⁶.
7. Pour pouvoir délivrer aux usagers des produits tarifaires afférents à des services de mobilité, les fournisseurs de services numériques multimodaux doivent, en pratique, accéder aux services numériques de vente de leurs gestionnaires.
8. Le droit de délivrance dont disposent les fournisseurs de services numériques multimodaux se traduit ainsi, corrélativement, par l'obligation imposée aux gestionnaires des services de mobilité de mettre à leur disposition « une interface permettant l'accès de l'utilisateur à leur service numérique de vente » (II de l'article L. 1115-11)⁷.
9. Cette obligation s'impose aux gestionnaires de services de mobilité lorsqu'ils remplissent les deux conditions cumulatives suivantes :
 - D'une part, ils disposent d'ores et déjà d'un service numérique de vente (II de l'article L. 1115-11)⁸ ;
 - D'autre part, le chiffre d'affaires et la durée d'existence de la société gestionnaire ou, le cas échéant, de la société qui en assure le contrôle au sens de l'article L. 233-3 du code de commerce, sont respectivement supérieurs à 5 000 000 d'euros et à trois ans (III de l'article L. 1115-11 et article R. 1115-12 du code des transports).

1.1.3. Les obligations incombant aux services numériques multimodaux

10. Le II de l'article L. 1115-10 du code des transports prévoit qu'un service numérique multimodal est tenu de respecter trois types d'obligations.

a. Obligations relatives à la sélection des services de mobilité dont un service numérique multimodal assure la vente

11. D'une part, lorsqu'un service numérique multimodal propose la vente d'un service de mobilité organisé par une AOM, une collectivité territoriale ou leurs groupements, il doit proposer la vente de l'ensemble des services de mobilité, pour chacune des catégories de services dont il assure la vente, que l'autorité compétente organise ou au développement desquels elle contribue (1° du II de l'article L. 1115-10 précité).
12. Ces catégories de services sont celles visées au point 1° du I de l'article L. 1115-11 du code des transports et mentionnées au point 6 de la présente décision.

⁴ Aux termes de l'article L. 1231-2 du code des transports, les services réguliers de transport public de personnes peuvent être urbains ou non urbains. Lorsqu'ils sont urbains, ces services concernent les transports routiers, fluviaux et maritimes et, sur les réseaux relevant de la compétence des AOM, les transports ferroviaires ou guidés.

⁵ En particulier, les communautés d'agglomération, les communautés urbaines et les métropoles.

⁶ Les services de transport scolaire et de mobilité solidaire organisés par les autorités organisatrices de la mobilité, les collectivités territoriales et leurs groupements ne sont pas inclus.

⁷ Par ailleurs, l'article L. 1115-11, II du code des transports prévoit que « [p]our les services dont les conditions d'utilisation, de tarification ou de réservation le justifient, cette interface peut consister en un lien profond avec le service numérique de vente, sous réserve des conditions mentionnées au 6° du II de l'article L. 1115-10 et sans que cette possibilité puisse à elle seule faire obstacle à la mise en place d'une solution de paiement unique ».

⁸ « [I]l s'applique aux seuls gestionnaires des services mentionnés au I qui disposent d'un service numérique de vente ».

13. D'autre part, sur le territoire qu'il couvre, pour chacune des catégories de services dont il assure la vente, le service numérique multimodal doit sélectionner de façon non discriminatoire les services de mobilité suivants (2° du II de l'article L. 1115-10 précité) :
- (i) les services de transport ferroviaire librement organisés, les services de transport public routier réguliers interurbains librement organisés, ainsi que les services de transport maritime réguliers privés pour la desserte des îles françaises faisant l'objet d'obligations de service public, lorsque le point d'origine et la destination finale sont situés dans le ressort territorial d'une région ou distants de moins de cent kilomètres et situés dans le ressort territorial de deux régions limitrophes ;
 - (ii) les services de partage de véhicules, cycles et engins permettant le déplacement de personnes, autres que ceux organisés par les AOM, les collectivités territoriales et leurs groupements (c'est-à-dire ceux relevant de l'initiative privée), lorsque le véhicule, le cycle ou l'engin n'est pas fourni par une personne physique.

b. Obligations relatives à la relation avec les gestionnaires des services de mobilité dont il assure la vente

14. D'une part, le fournisseur de service numérique multimodal a l'obligation de transmettre aux gestionnaires des services de mobilité dont il assure la vente et, le cas échéant, à la collectivité territoriale compétente, les données nécessaires (i) à la connaissance statistique des déplacements effectués, (ii) au service après-vente des produits tarifaires vendus et (iii) à la lutte contre la fraude, y compris les données d'identification du client collectées par le service numérique multimodal (3° du II de l'article L. 1115-10 précité)⁹.
15. D'autre part, il doit établir un plan de gestion des informations confidentielles concernant les services dont il assure la vente (4° du II de l'article L. 1115-10 précité). Ce plan garantit que le fournisseur d'un service concurrent ne peut avoir connaissance des informations protégées par le secret des affaires.
16. Enfin, lorsqu'il perçoit le produit des ventes, le service numérique multimodal doit justifier auprès du gestionnaire des services de mobilité dont il assure la vente d'une garantie financière (IV de l'article L. 1115-10 et article R. 1115-13 du code des transports).

c. Obligations relatives à la relation avec les usagers

17. D'une part, le fournisseur de service numérique multimodal doit mettre en place un processus d'achat assurant l'information sur les services de mobilité dont il assure la vente ainsi que la simplicité d'utilisation et la qualité du service numérique multimodal pour l'utilisateur (5° du II de l'article L. 1115-10 précité).
18. D'autre part, les solutions de déplacement proposées en réponse à la requête de l'utilisateur doivent être présentées de manière claire et insusceptible de l'induire en erreur. Les critères utilisés pour la sélection et le classement de ces solutions, y compris les critères directement ou indirectement liés au profil de l'utilisateur, doivent être explicites et aisément identifiables par l'utilisateur. Ces critères doivent être appliqués de façon non discriminatoire à tous les services dont le service numérique multimodal assure la vente (6° du II de l'article L. 1115-10 précité).

⁹ Les conditions d'application de cet article ont été précisées, s'agissant de la transmission des données nécessaires au service après-vente et des données statistiques relatives aux déplacements des usagers, respectivement par l'article R. 1115-14 du code des transports, d'une part, et par les articles R. 1115-16 et R. 1115-16-1 du code des transports, d'autre part.

1.1.4. Le contrat conclu entre le fournisseur du service numérique multimodal et les gestionnaires des services de mobilité dont il assure la vente

19. Aux termes du III de l'article L. 1115-10 du code des transports, « (...), la vente des produits tarifaires des services (...) est effectuée selon des modalités techniques et financières définies par un contrat conclu entre le fournisseur du service numérique multimodal et le gestionnaire de chacun des services. Ses conditions sont raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées ».
20. Ce contrat doit notamment traiter du plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires mentionné au 4° du II de l'article L. 1115-10 précité, ainsi que des modalités de présentation de la marque du gestionnaire de services par le service numérique multimodal (III de l'article L. 1115-10 du code des transports). Dans le cadre de ce contrat, le gestionnaire des services de mobilité peut demander au fournisseur du service numérique multimodal une compensation financière, raisonnable et proportionnée, des dépenses encourues pour la fourniture d'une interface permettant l'accès de l'utilisateur à son service numérique de vente (II de l'article L. 1115-11 du code des transports).

1.2. Le pouvoir de règlement de différend de l'Autorité

21. L'article L. 1263-5 du code des transports dispose notamment que :

« Les autorités organisatrices de la mobilité, les collectivités territoriales et leurs groupements, les gestionnaires des services de mobilité et de stationnement, les centrales de réservation au sens de l'article L. 3142-1, les services de mise en relation facilitant la pratique du covoiturage et les fournisseurs de services numériques multimodaux mentionnés aux articles L. 1115-10 à L. 1115-12 peuvent saisir l'Autorité de régulation des transports d'un différend portant sur la mise en œuvre des mêmes articles L. 1115-10 à L. 1115-12.

La décision de l'autorité, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque cela est nécessaire, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services de vente ainsi que les obligations applicables au service numérique multimodal. Cette décision est notifiée aux parties et est publiée au Journal officiel, sous réserve des secrets protégés par la loi. (...).

Lorsque le différend concerne une partie au titre des activités qu'elle exerce en tant que cocontractant d'une autorité organisatrice de la mobilité, d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales, cette autorité, cette collectivité ou ce groupement a la qualité de partie devant l'Autorité de régulation des transports (...) ».

2. FAITS ET PROCÉDURE

2.1. Faits

2.1.1. Les parties

a. Myzee Technology

22. Le 22 février 2024, la société Myzee Technology, société par actions simplifiée au capital de 3 696 euros, a saisi l'Autorité d'une demande de règlement du différend l'opposant à Artois Mobilités et Transdev Artois-Gohelle concernant la possibilité de distribuer numériquement aux usagers, en tant que « *fournisseur de service numérique multimodal* », des titres dématérialisés des services de transport en commun du réseau Tadao, fondée sur l'article L. 1263-5 du code des transports.
23. Myzee Technology indique dans sa saisine être « *née en 2015 de l'ambition de percer dans le monde de la Tech, en produisant des services numériques innovants de pointe, dont la valeur ajoutée est à la fois sociétale et environnementale* ».
24. Elle se présente comme étant « *au départ une entreprise spécialisée dans le développement de logiciels applicatifs dédiés à l'achat et à la validation de titres de transport sur smartphone* »¹⁰. La saisissante indique en outre : « *[notre] modèle économique est fondé sur une commission dégressive sur la distribution de titres dématérialisés étant donné que nous ne percevons pas les recettes des ventes réalisées mais que nous agissons comme apporteurs d'affaires* »¹¹.
25. Myzee Technology a développé « Witick », une application mobile gratuite permettant aux usagers d'acheter et de valider des titres de transport dématérialisés à partir de n'importe quel téléphone mobile disposant d'une connexion internet. Cette application permet à ce jour aux usagers d'acheter des titres des réseaux de transport en commun de l'agglomération du Havre (réseau LiA), ainsi que pour les navettes assurant les trajets vers l'île aux Moines (Izenah croisières). Elle a précédemment assuré la distribution des titres des réseaux de transports en commun pour l'agglomération de Brive-la-Gaillarde et pour Bordeaux Métropole.

b. Eurométropole de Strasbourg

26. L'Eurométropole de Strasbourg est, en vertu de l'article L. 1231-1 du code des transports, une autorité organisatrice de la mobilité dans son ressort territorial.
27. Aux termes de l'article L. 1231-1-1 dudit code, elle est ainsi compétente pour organiser notamment des services réguliers de transport public de personnes, plus communément désignés par les termes de transports en commun (notamment les services de bus pour les lignes urbaines, d'autocars pour les lignes interurbaines, de tramways et de trolleys, de navettes fluviales et maritimes, de bacs).
28. Par un contrat conclu le 4 mars 2020, l'Eurométropole de Strasbourg a confié l'exploitation d'un service public de transports de voyageurs à la Compagnie des transports strasbourgeois (ci-après « CTS »).

¹⁰ Réponse de Myzee Technology à la mesure d'instruction n° 1, partie I.

¹¹ Courrier adressé par Myzee Technology à l'Eurométropole de Strasbourg en date du 19 octobre 2023.

c. La Compagnie des transports strasbourgeois (« CTS »)

29. La CTS est une société publique locale au sens des dispositions de l'article L. 1531-1 du Code général des collectivités territoriales, dédiée au transport public de voyageurs dans le ressort territorial de l'Eurométropole de Strasbourg.
30. Les missions dévolues à la CTS au titre du contrat susmentionné incluent notamment la mise en place, le déploiement, la maintenance et l'entretien des systèmes billettiques et notamment des solutions de distribution et de validation des titres de transport.

2.1.2. Les faits à l'origine du litige

31. Par un courrier adressé par lettre recommandée avec accusé de réception à l'Eurométropole de Strasbourg en date du 19 octobre 2023, dont l'objet était intitulé « *Demande d'établissement d'un contrat de distribution des titres de transports en commun de l'Eurométropole de Strasbourg dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités* », Myzee Technology a exprimé son souhait de « *distribuer les titres de transports en commun dématérialisés sur le périmètre de [cette] autorité organisatrice des mobilités, en tant que fournisseur de service numérique multimodal au sens du 1° de l'article L. 1115-10I du code des transports* ».
32. Elle a indiqué se tenir à la disposition de l'Eurométropole Strasbourg « *pour poursuivre toutes les démarches nécessaires à l'établissement du contrat type [qu'elle a] choisi de mettre en place pour les demandeurs étant dans les mêmes dispositions que [Myzee Technology] (entreprise privée éditrice de logiciels dont le modèle économique est fondé sur une commission dégressive sur la distribution de titres dématérialisés étant donné [qu'elle ne perçoit] pas les recettes des ventes réalisées mais [qu'elle agit] comme apporteur[s] d'affaires)* ».
33. L'Eurométropole de Strasbourg n'a pas répondu à ce courrier.
34. Par un courrier adressé par lettre recommandée avec accusé de réception à la CTS en date du 27 novembre 2023, dont l'objet était intitulé « *Demande d'établissement d'un contrat de distribution des titres de transports en commun CTS dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités* », Myzee Technology a également exprimé son souhait d'« *effectuer la délivrance des titres de transports en commun dématérialisés sur le périmètre de l'Eurométropole de Strasbourg, en tant que fournisseur de service numérique multimodal au sens du 1° de l'article L. 1115-10-I du code des transports* ».
35. Elle a ajouté : « *Nous vous demandons par la présente de bien vouloir nous fournir un contrat dont les conditions techniques et financières soient raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées, dans le respect de l'Article L. 1115-10.-III. du Code des transports. // Sur le plan technique, nous sommes prêts à intégrer la solution technique que vous nous indiquerez (NFC, QR Code, Bluetooth, etc.). // Sur le plan financier, bien qu'ayant un modèle économique fondé sur la commission (comme des dépositaires classiques), nous restons ouverts à d'autres propositions rémunératrices. // Nous nous tenons à votre disposition pour échanger sur notre demande de rentrer en négociation contractuelle dès à présent pour pouvoir signer un contrat respectant pleinement l'esprit de la Loi d'Orientation des Mobilités dès que possible* ».
36. La CTS n'a pas répondu à ce courrier.

2.2. Procédure

2.2.1. La saisine de l'Autorité

37. Au terme des échanges rappelés ci-dessus, le 22 février 2024, la saisissante a saisi l'Autorité, sur le fondement de l'article L. 1263-5 du code des transports, d'une demande en règlement de différend.
38. Dans sa saisine, la saisissante a demandé à l'Autorité de « *prendre toutes les mesures nécessaires pour :*
- *statuer sur l'éligibilité de MYZEE TECHNOLOGY en tant que S.N.M. au sens de l'article L. 1115-10-I 1° du Code des transports ;*
 - *contraindre l'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG à reconnaître le statut de S.N.M. accordé à MYZEE TECHNOLOGY au sens de l'article L. 1115-10-I 1° du Code des transports ;*
 - *contraindre la CTS à reconnaître le statut de S.N.M. accordé à MYZEE TECHNOLOGY au sens de l'article L. 1115-10-I 1° du Code des transports ;*
 - *inciter l'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG et/ou la CTS à finaliser et conclure un contrat avec MYZEE TECHNOLOGY sur le modèle proposé en annexe 7, en :*
 - *fixant un délai de signature dudit contrat ;*
 - *fixant un calendrier d'exécution tel que prévu dans l'annexe 1 dudit contrat ;*
 - *assortissant les obligations de la décision à intervenir d'une astreinte à déterminer à compter d'un délai de deux (2) mois passée la notification de la décision de l'Autorité de Régulation des Transports. »*

2.2.2. L'instruction

39. Par courrier en date du 12 mars 2024, l'Autorité a informé la saisissante de la désignation du rapporteur en charge de l'instruction de sa demande et du calendrier prévisionnel fixant les dates limites de réception de ses écritures et de clôture de l'instruction.
40. Par courrier daté du même jour, l'Autorité a transmis la demande de la saisissante à l'Eurométropole de Strasbourg et la CTS.
41. Par courriel du service de la procédure de l'Autorité du 19 mars 2024, le rapporteur a adressé une première mesure d'instruction à la saisissante, à laquelle celle-ci a répondu le 2 avril 2024.
42. Cette réponse a été communiquée par l'Autorité à l'Eurométropole Strasbourg et la CTS le 23 avril 2024.
43. Par courriel du service de la procédure de l'Autorité du 19 mars 2024, le rapporteur a adressé une première mesure d'instruction à l'Eurométropole Strasbourg, à laquelle celle-ci a répondu le 12 avril 2024.
44. Cette réponse, « intégrant les observations n° 1 » de l'Eurométropole Strasbourg, a été communiquée par l'Autorité à la saisissante le 17 avril 2024 et à la CTS le 23 avril 2024.

45. Par courriel du service de la procédure de l'Autorité du 19 mars 2024, le rapporteur a adressé une première mesure d'instruction à la CTS, à laquelle celle-ci a répondu le 12 avril 2024.
46. Cette réponse a été communiquée par l'Autorité à la saisissante le 17 avril 2024 et à l'Eurométropole Strasbourg le 23 avril 2024.
47. Par courriel du 13 mai 2024, la saisissante a transmis à l'Autorité ses observations en réplique n° 1, par lesquelles celle-ci entendait faire part de ses remarques sur les observations en réponse n° 1 de l'Eurométropole Strasbourg et la CTS.
48. Ces observations en réplique n° 1 ont été communiquées par l'Autorité à l'Eurométropole Strasbourg et la CTS le 17 mai 2024.
49. Par courriel du 13 juin 2024, la CTS a transmis à l'Autorité ses observations en réponse à la demande formulée par la saisissante.
50. Ces observations en réponse ont été communiquées par l'Autorité à la saisissante et à l'Eurométropole Strasbourg le 26 juin 2024.
51. Par courriel du service de la procédure du 3 septembre 2024, les parties ont reçu leur convocation à la séance publique devant le collège de l'Autorité du 12 septembre 2024.
52. En application des dispositions de l'article 31 du règlement intérieur de l'Autorité, l'instruction a été close cinq jours ouvrés avant la date de cette séance.
53. Par courriel du 6 septembre 2024, la saisissante a formulé une demande de communication du sens des conclusions du rapporteur.
54. Par courriel du service de la procédure de l'Autorité du 10 septembre 2024, le rapporteur a adressé le sens de ses conclusions à l'Eurométropole Strasbourg et à la CTS.
55. Par courriel du 17 septembre 2024, l'Eurométropole Strasbourg et la CTS ont transmis conjointement à l'Autorité une note en délibéré.

3. SUR LA RECEVABILITÉ DE LA SAISINE DE MYZEE TECHNOLOGY

56. La compétence de l'Autorité dans le cas d'espèce est fondée sur l'article L. 1263-5 du code des transports. Celui-ci dispose que l'Autorité de régulation des transports peut être saisie :
 - par une AOM, une collectivité territoriale ou l'un de leurs groupements, un gestionnaire de services de mobilité et de stationnement, une centrale de réservation au sens de l'article L. 3142-1 du code des transports, un service de mise en relation facilitant la pratique du covoiturage ou un « fournisseur de service numérique multimodal » ;
 - d'un « différend portant sur la mise en œuvre des (...) articles L. 1115-10 à L. 1115-12 ».
57. Myzee Technology estime qu'un différend est caractérisé, en l'espèce, dès lors que l'Eurométropole de Strasbourg et la CTS ont « refusé » d'accéder à ses demandes visant à établir un contrat de distribution de titres de transports en commun sur le réseau Tadao, qu'elle

entendait conclure en qualité de fournisseur de service numérique multimodal au sens du 1° du I de l'article L. 1115-10 du code des transports¹².

58. Les éléments suivants ressortent des pièces du dossier.
59. **En premier lieu**, dans les deux courriers cités aux points 31 et 34 de la présente décision, datés respectivement du 19 octobre 2023 et du 27 novembre 2023, Myzee Technology :
- a indiqué à l'Eurométropole de Strasbourg et à CTS qu'elle souhaitait « *distribuer* » ou « *effectuer la délivrance* » des titres de transport en commun dématérialisés sur le périmètre du réseau CTS, « *en tant que fournisseur de service numérique multimodal au sens du 1° de l'article L. 1115-10-I du code des transports* » ; et
 - leur a demandé d'établir « *un contrat de distribution des titres de transport en commun [pour ce réseau] dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités* » et d'engager des discussions avec elles afin de finaliser et de signer ce contrat.
60. Myzee Technology a ainsi demandé, dans ces courriers, de manière explicite et non équivoque, à bénéficier de la mise en œuvre des articles L. 1115-10 et L. 1115-11 du code des transports, en particulier de la possibilité de délivrer, en tant que fournisseur de service numérique multimodal, des produits tarifaires afférents aux services de transport en commun organisés par l'Eurométropole de Strasbourg et exploités par CTS¹³ et, en conséquence, de conclure un contrat à cette fin¹⁴.
61. **En deuxième lieu**, l'Eurométropole de Strasbourg et la CTS n'ont pas répondu à ces courriers.
62. **En troisième lieu**, Myzee Technology a, sur le fondement de l'article L. 1263-5 du code des transports, directement saisi l'Autorité, le 22 février 2024, sans avoir, au préalable, relancé ses interlocuteurs ni fait diligence auprès d'eux d'aucune façon – nouveau courrier, courriel ou appel téléphonique. Ce faisant, elle a d'office interprété le silence de l'Eurométropole de Strasbourg et de la CTS à ses premiers courriers comme valant rejet de ses demandes, sans s'être assurée du caractère délibéré de ce silence ou avoir tenté d'obtenir une réponse, même négative, susceptibles de caractériser, dans l'un ou l'autre cas, un désaccord sur le fond dont elle aurait pu déduire l'existence d'un différend de nature à justifier la saisine de l'Autorité.
63. Il résulte de ces éléments – nonobstant les observations par lesquelles l'Eurométropole de Strasbourg et la CTS ont précisé, au cours de l'instruction, ne pas vouloir donner une suite favorable aux demandes de Myzee Technology – qu'à la date de la saisine de l'Autorité par celle-ci, le différend n'était pas caractérisé entre les parties.
64. **Au regard de ce qui précède, l'Autorité déclare irrecevable la saisine de Myzee Technology, en ce qu'elle méconnaît l'exigence posée à l'article L. 1263-5 du code des transports.**

* * *

¹² Le I de l'article L. 1115-11 du code des transports prévoyant en effet, comme cela a été rappelé au point 5 ci-dessus, qu'un « fournisseur du service numérique multimodal peut de droit effectuer, dans les conditions prévues au 1° du I de l'article L. 1115-10, la délivrance des produits tarifaires des services » (soulignement ajouté) qui y sont énumérés limitativement.

¹³ I de l'article L. 1115-11 du code des transports.

¹⁴ III de l'article L. 1115-10 du code des transports.

DÉCIDE

Article 1^{er} La demande de règlement de différend présentée par la société Myzee Technology le 22 février 2024 est irrecevable.

Article 2 Le secrétaire général est chargé de l'exécution de la présente décision qui sera notifiée à Myzee Technology, à l'Eurométropole de Strasbourg et à la CTS et publiée sur le site internet de l'Autorité, sous réserve des secrets protégés par la loi.

L'Autorité a adopté la présente décision le 15 octobre 2024.

Présents : Monsieur Thierry Guimbaud, président ; Monsieur Philippe Richert, vice-président ; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ; Madame Sophie Auconie, vice-présidente.

Le Président,

Thierry Guimbaud