

## **Décision n° 2024-074 du 15 octobre 2024**

**portant règlement du différend opposant Myzee Technology au Syndicat des Mobilités Pays Basque-Adour concernant la délivrance des titres des services de transport en commun du réseau Txik Txak**

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 5 mars 2024 par le service de la procédure de l'Autorité, déclarée complète le 5 mars 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 5 mars 2024 et le 13 mai 2024 ;

Vu les observations en réponse du Syndicat des Mobilités Pays Basque-Adour (ci-après, « SMPBA »), dont le siège est situé 15 avenue Maréchal Foch, 64115 Bayonne Cedex, enregistrées le 13 juin 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 au SMPBA le 19 mars 2024 et la réponse enregistrée le 12 avril 2024 ;

Vu la mesure d'instruction n° 2 adressée au SMPBA le 11 juillet 2024 et la réponse enregistrée le 22 juillet 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 Aymeric Hourcabie pour le SMPBA ;

Vu la note en délibéré transmise par le SMPBA 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 :

## RÉSUMÉ<sup>1</sup>

Aux termes de la présente décision, l'Autorité règle le différend opposant Myzee Technology au Syndicat des Mobilités Pays Basque-Adour (SMPBA) 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 Txik Txak.

Dans sa saisine en règlement de différend, Myzee Technology a demandé à l'Autorité d'enjoindre au Syndicat des Mobilités Pays Basque-Adour 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 en premier lieu la saisine de Myzee Technology recevable. Elle considère en effet :

- D'une part, que Myzee Technology est un « fournisseur de service numérique multimodal » : son application mobile, dénommée Witick, correspond bien à la définition légale d'un « service numérique multimodal » en ce qu'elle permet la vente aux usagers de services de mobilité ;
- D'autre part, qu'un différend au sens de l'article L. 1263-5 du code des transports est caractérisé entre les parties.

En second lieu, l'Autorité considère que la demande de Myzee Technology tendant à la négociation et à la conclusion d'un contrat de service numérique multimodal est fondée :

- D'une part, les conditions légales exigées pour qu'un fournisseur de service numérique multimodal puisse de droit distribuer les titres de certains services de mobilité et, corrélativement, que le gestionnaire de ces services soit tenu de lui fournir une interface permettant l'accès à son service numérique de vente, sont, en l'espèce, satisfaites : (i) le SMPBA n'étant pas une société, les conditions prévues au III de l'article L. 1115-11 et à l'article R. 1115-12 du code des transports relatives au chiffre d'affaires et la durée d'existence de la « société » gestionnaire ne lui sont pas applicables et (ii) il « dispose » d'un service numérique de vente des services de mobilité au sens de l'article L.1115-11 du code des transports ;
- D'autre part, le respect des obligations légales imposées à un fournisseur de service numérique multimodal ne constitue pas une condition préalable à la négociation ou à la conclusion d'un contrat permettant la distribution des titres de certains services de mobilité.

En conséquence, l'Autorité enjoint au SMPBA :

- Dans un délai de six mois à compter de la notification de la présente décision :
  - d'élaborer et de publier les conditions contractuelles générales et particulières, conformes aux exigences du III de l'article L. 1115-10 du code des transports, applicables à toute personne privée ou publique fournissant un service numérique multimodal et souhaitant délivrer ou revendre les produits tarifaires afférents aux services organisés par le SMPBA ;
  - de communiquer ces conditions contractuelles à Myzee Technology en adressant une copie à l'Autorité ;
  - de proposer à Myzee Technology d'entrer en négociation avec elle sur la base de ces conditions contractuelles afin de conclure le contrat prévu au III de l'article L.1115-10 du code des transports.
- Dans un délai de dix mois à compter de la notification de la présente décision :
  - de communiquer le résultat de ces négociations à l'Autorité ; et
  - de produire, le cas échéant, toute pièce justificative en cas d'échec des négociations.

<sup>1</sup> 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 mobilités<sup>2</sup> 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 tarifaires<sup>3</sup>* » 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.

<sup>2</sup> 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* ».

<sup>3</sup> 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 personnes<sup>4</sup>, 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 AOM<sup>5</sup>, les collectivités territoriales et leurs groupements organisent<sup>6</sup>.
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)<sup>7</sup>.
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)<sup>8</sup> ;
  - 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.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> En particulier, les communautés d'agglomération, les communautés urbaines et les métropoles.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> 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 ».

<sup>8</sup> « [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)<sup>9</sup>.
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).

---

<sup>9</sup> 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 16 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 au Syndicat des mobilités Pays Basque-Adour 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 Txik Txak, 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* »<sup>10</sup>. 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* »<sup>11</sup>.
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. Le Syndicat des Mobilités Pays Basque-Adour (SMPBA)

26. Le Syndicat des Mobilités Pays-Basque Adour (ci-après « SMPBA ») 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, il est ainsi compétent 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).

---

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

<sup>11</sup> Courrier adressé par Myzee Technology au Syndicat des Mobilités Pays Basque-Adour en date du 19 octobre 2023.

### 2.1.2. Les faits à l'origine du litige

28. Par un courrier adressé par lettre recommandée avec accusé de réception au SMPBA 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 du Syndicat des Mobilités Pays Basque-Adour 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, en tant que fournisseur de service numérique multimodal au sens du 1° de l'article L.1115-10-I du code des transports* ».

Elle a indiqué se tenir à la disposition du SMPBA « *pour poursuivre toutes les démarches nécessaires à l'établissement du contrat type [qu'il 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 d'affaires)* ».

29. Par un courriel adressé à Myzee Technology en date du 22 novembre 2023, le SMPBA a répondu qu'il « *souhait[ait] entamer les discussions avec la société Witick dans le cadre de la mise en œuvre de l'article L. 1115-10-I du code des transports* ».

30. Par un courriel adressé au SMPBA en date du 2 janvier 2024, Myzee Technology a souhaité « *connaître une date à partir de laquelle [ils pourraient] reprendre concrètement [leurs] discussions concernant l'établissement d'un contrat de délivrance prévu par la LOM* » à la suite du souhait apparent du SMPBA « *de mettre en pause les discussions entamées le 22 novembre 2023 suite à [la demande écrite de Myzee Technology] du 23 octobre 2023 d'appliquer les articles L. 1115-10 à 12 du code des transports* ».

Elle a ajouté que « *sans retour formel de la part de votre collectivité avant le 21 février 2024 pour nous indiquer une date précise de reprise du processus de négociation contractuelle, nous serons malheureusement contraints de constater que la situation est cristallisée et nous n'aurons alors plus d'autres alternatives que de saisir l'Autorité de Régulation des Transports dans le cadre de la procédure de règlements des litiges prévue à l'Article L. 1236- 5 du Code des Transports pour faire valoir nos droits dans un délai acceptable pour un acteur économique* ».

31. Par un courrier adressé à Myzee Technology en date du 12 janvier 2024, le SMPBA a indiqué que, si « *la simplicité d'achat de titres augmente l'attractivité du réseau et [la demande de Myzee Technology] s'inscrit pleinement dans cette démarche* », « *le SMPBA souhaite toutefois que tout nouveau mode de distribution réponde aux nécessités suivantes* :

- *Répondre aux besoins des usagers*
- *Maintenir la précision des données d'usage (arrêt, profil, date, heure précise, ligne, course, ...)*
- *Maintenir les coûts de déploiement raisonnables*
- *Ne pas augmenter le nombre d'équipements installés à bord*
- *Maintenir, dans la mesure du possible, un geste de validation à bord* »

Le SMPBA ne dispose pas, à ce jour, de solution technique qui permettrait, dans des délais courts et sans surcoût, de répondre à votre demande. La mise en œuvre future par le SMPBA, sans toutefois que le calendrier soit stabilisé, d'une solution d'achat de titres dématérialisés avec l'ouverture d'une API spécifique pourra permettre une ouverture de la vente de titre à des acteurs

extérieurs qui en feraient la demande. Comme indiqué lors de nos échanges techniques, la priorité du SMPBA pour 2024 reste d'assurer la continuité de service dans un contexte exigeant de refonte et de renouvellement de l'ensemble des contrats de Délégation de Service Public du territoire ».

## 2.2. Procédure

### 2.2.1. La saisine de l'Autorité

32. Au terme des échanges rappelés ci-dessus, le 5 mars 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.
33. 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 le SMPBA 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 le SMPBA à fournir un projet de contrat, et à le finaliser avec MYZEE TECHNOLOGY en :
    - fixant un délai de signature dudit projet de contrat ;
    - fixant un calendrier de négociation pour finaliser le projet de 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

34. 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.

Par courrier daté du même jour, l'Autorité a transmis la demande de la saisissante au SMPBA.

35. 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.

Cette réponse a été communiquée par l'Autorité au SMPBA le 23 avril 2024.

36. Par courriel du service de la procédure de l'Autorité du 19 mars 2024, le rapporteur a adressé une première mesure d'instruction au SMPBA, à laquelle celle-ci a répondu le 12 avril 2024.

Cette réponse a été communiquée par l'Autorité à la saisissante le 17 avril 2024.

37. Par courriel du 12 avril 2024, le SMPBA a transmis à l'Autorité ses observations en réponse n° 1 à la demande formulée par la saisissante.

Ces observations en réponse ont été communiquées par l'Autorité à la saisissante le 17 avril 2024.

38. 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 du SMPBA.

Ces observations en réplique n° 1 ont été communiquées par l'Autorité au SMPBA le 17 mai 2024.

39. Par courriel du 13 juin 2024, le SMPBA a transmis à l'Autorité ses observations en réponse n° 2 à la demande formulée par la saisissante.

Ces observations en réponse ont été communiquées par l'Autorité à la saisissante le 26 juin 2024.

40. Par courriel du service de la procédure de l'Autorité du 11 juillet 2024, le rapporteur a adressé une deuxième mesure d'instruction au SMPBA, à laquelle celui-ci a répondu le 22 juillet 2024.

Cette réponse a été communiquée par l'Autorité à la saisissante le 23 juillet 2024.

41. 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.

42. 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.

43. Par courriel du 6 septembre 2024, la saisissante a formulé une demande de communication du sens des conclusions du rapporteur.

44. Par courriel du service de la procédure de l'Autorité du 10 septembre 2024, le rapporteur a adressé le sens de ses conclusions au SMPBA.

45. Par courriel du 17 septembre 2024, le SMPBA a transmis à l'Autorité une note en délibéré.

### 3. DISCUSSION

46. Dans la présente partie, l'Autorité se prononcera successivement sur :

- la recevabilité de la demande de règlement de différend dont elle a été saisie par Myzee Technology (3.1) ;
- le bien-fondé de la demande de Myzee Technology tendant à la négociation et à la conclusion d'un contrat lui permettant, en tant que fournisseur de service numérique multimodal, de délivrer les produits tarifaires des services de transport en commun du réseau Txik Txak (3.2).

### 3.1. Sur la recevabilité de la saisine de Myzee Technology

47. 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* » du code des transports.

#### 3.1.1. Sur la qualification de Myzee Technology en tant que « *fournisseur de service numérique multimodal* »

48. De la qualification de Myzee Technology en tant que « *fournisseur de service numérique multimodal* » dépend la recevabilité de la saisine de l'Autorité en règlement de différend fondée sur l'article L. 1263-5 du code des transports, mais également le droit pour l'auteur de la saisine d'accéder au(x) service(s) numérique(s) de vente des gestionnaires des services de transport en commun dont elle souhaite distribuer les titres<sup>12</sup>.

#### a. Arguments des parties

49. Dans sa réponse à la mesure d'instruction n° 1 susvisée, le syndicat des Mobilités Pays Basque-Adour soutient que : « *le SMPBA proposera à Myzee Technology – une fois que cette société aura démontré qu'elle peut prétendre, de droit, à effectuer la délivrance des produits tarifaires des services prévus à l'article L. 1115-11 du code des transports – de débiter les négociations et, à cette fin, proposera un projet de contrat tripartite susceptible d'être proposé à tout SNM* ». Il soutient en outre que Myzee Technology « *est parfaitement muette concernant le respect des obligations légales mises à la charge du SNM en application, notamment, des dispositions de l'article L. 1115-10 du code des transports* ».
50. Myzee Technology soutient en substance qu'il n'est pas nécessaire de justifier en amont de sa négociation du respect desdites obligations pour être qualifiée de service numérique multimodal.

---

<sup>12</sup> 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.

## b. Analyse de l'Autorité

51. Il ressort du I de l'article L. 1115-10 du code des transports que la qualification de « *service numérique multimodal* » repose sur un seul critère, à savoir que le service numérique « *permet[te] la vente* » de services de mobilité. Ces dispositions ne conditionnent pas la reconnaissance de cette qualification à la démonstration préalable (i) que le fournisseur du service numérique respecte ou respectera les obligations qui lui incombent en vertu du II de l'article L. 1115-10 du code des transports, (ii) que le service numérique comprend une fonctionnalité de calculateur d'itinéraire proposant différentes solutions de déplacement aux usagers en réponse à une requête formulée pour un itinéraire d'un point A à un point B et/ou (iii) que le service numérique couvre plusieurs modes de transport. À cet égard, il ne saurait être déduit des dispositions du 6° du II de l'article L.1115-10 du code des transports, imposant aux services numériques multimodaux l'obligation de présenter « *les solutions de déplacement proposées en réponse à la requête de l'utilisateur (...) de manière claire et insusceptible de l'induire en erreur* » et d'utiliser « *pour la sélection et le classement de ces solutions* » des critères « *explicites et aisément identifiables par l'utilisateur* », que la notion de service numérique multimodal, dont la définition se déduit exclusivement du I de cet article, inclut nécessairement la fonctionnalité de calcul d'itinéraire dans sa définition.
52. Ainsi, en ce qu'il permet la vente de services de mobilité, de stationnement ou de services fournis par une centrale de réservation, le service numérique multimodal constitue la brique billettique de « *services numériques de mobilité* »<sup>13</sup>, ces derniers pouvant assurer de plus larges fonctionnalités<sup>14</sup>, de nature à permettre à leurs utilisateurs, via une plateforme mobile ou internet, de bénéficier :
- d'une information sur les caractéristiques des transports (individuels ou collectifs, publics ou privés) et services de mobilité (individuels ou combinés) disponibles pour un déplacement (fonctionnalité « *service d'information multimodale* ») ;
  - de propositions de trajets multimodaux et multicritères (prix, temps de parcours, confort, impact environnemental, etc.) (fonctionnalité « *calculateur d'itinéraire* ») ; et
  - des fonctionnalités de réservation et de paiement (du ou des modes de transport individuels ou combinés) pour la solution de déplacement choisie (fonctionnalité « *service numérique multimodal* »).
53. Quand ces différentes fonctionnalités sont associées au sein d'un même « *service numérique de mobilité* », celui-ci peut être qualifié de « *Mobilité par association de services* » (MAS ou *Mobility as a Service* [MaaS]).
54. En l'espèce, l'application mobile Witick, développée par Myzee Technology, bien que ne pouvant être qualifiée de MAS, constitue un service numérique multimodal au sens des dispositions précitées en ce qu'elle permet la vente numérique de titres de services de transport en commun.
55. **Au regard de ces éléments**, l'Autorité considère que Myzee Technology est un « *fournisseur de service numérique multimodal* » au sens de l'article L.1263-5 du code des transports.

<sup>13</sup> Ce terme, auquel aucune définition légale n'est associée, est utilisé dans les médias et par les spécialistes du secteur.

<sup>14</sup> Voir <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2023/05/les-services-numeriques-multimodaux-2023.pdf>, pages 9 à 18

3.1.2. Sur l'existence « d'un différend portant sur la mise en œuvre des (...) articles L. 1115-10 à L. 1115-12 » du code des transports

a. Arguments des parties

56. Myzee Technology estime qu'un différend est caractérisé, en l'espèce, dès lors que le SMPBA a « refusé » d'accéder à ses demandes visant à établir un contrat de distribution de titres de transports en commun sur le réseau Txik Txak, 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 transports.
57. Dans ses observations en défense, le SMPBA relève en substance qu'il n'a pas rejeté la demande de Myzee Technology visant à l'exercice d'activités de service numérique multimodal sur le réseau Txik Txak. Il conteste, en conséquence, l'existence d'un différend avec Myzee Technology.

b. Analyse de l'Autorité

58. Les éléments suivants ressortent des pièces du dossier.
59. **En premier lieu**, dans un courrier cité au point 28 de la présente décision, daté du 19 octobre 2023, Myzee Technology :
- a indiqué au SMPBA qu'elle souhaitait « distribuer » ou « effectuer la délivrance » des titres de transport en commun dématérialisés sur le périmètre du réseau Txik Txak, « en tant que fournisseur de service numérique multimodal au sens du 1° de l'article L. 1115-10-I du code des transports » ; et
  - lui 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 elle 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 le SMPBA<sup>15</sup> et, en conséquence, de conclure un contrat à cette fin<sup>16</sup>.
61. **En second lieu**, le SMPBA a indiqué, par son courrier du 12 janvier 2024 cité au point 31 de la présente décision qu'il ne pouvait, en l'état, accéder aux demandes de Myzee Technology au motif qu'il « ne dispose pas, à ce jour, de solution technique qui permettrait, dans des délais courts et sans surcoût, de répondre à votre demande. La mise en œuvre future par le SMPBA, sans toutefois que le calendrier soit stabilisé, d'une solution d'achat de titres dématérialisés avec l'ouverture d'une API spécifique pourra permettre une ouverture de la vente de titre à des acteurs extérieurs qui en feraient la demande. Comme indiqué lors de nos échanges techniques, la priorité du SMPBA pour 2024 reste d'assurer la continuité de service dans un contexte exigeant de refonte et de renouvellement de l'ensemble des contrats de Délégation de Service Public du territoire ».
62. Cette position du SMPBA traduit un refus de reconnaître la possibilité de droit de la société Myzee Technology d'effectuer la délivrance des produits tarifaires de certains services de mobilité, conformément au I de l'article L.1115-11 du code des transports, dès lors qu'elle écarte, ne

<sup>15</sup> I de l'article L. 1115-11 du code des transports.

<sup>16</sup> III de l'article L. 1115-10 du code des transports.

serait-ce que temporairement, la possibilité d'entrer en négociation avec cette dernière en vue de la conclusion du contrat prévu au III de l'article L.1115-10 du code des transports.

63. Ces éléments révèlent l'existence d'un désaccord entre le SMPBA, « *gestionnaire des services* » réguliers de transport public de personnes composant le réseau Txik Txak comme exposé aux points 72 à 78 de la présente décision, et Myzee Technology, d'autre part, quant au fait que Myzee Technology puisse bénéficier de la mise en œuvre des articles L. 1115-10 et L. 1115-11 du code des transports.
64. L'Autorité considère que ces éléments suffisent à caractériser l'existence, entre les parties, d'un différend au sens de l'article L. 1263-5 du code des transports.

\* \* \*

65. **Il résulte des paragraphes 3.1.1 et 3.1.2 que la saisine de Myzee Technology est recevable.**

**3.2. Sur la demande de Myzee tendant à la négociation et à la conclusion d'un contrat lui permettant, en tant que fournisseur de service numérique multimodal, de délivrer les produits tarifaires des services de transport en commun du réseau Txik Txak**

66. Dans sa saisine, Myzee Technology demande à l'Autorité de « *prendre toutes les mesures nécessaires pour (...) inciter le Syndicat des Mobilités de Pays Basque-Adour à finaliser et conclure* » avec elle le contrat prévu au III de l'article L. 1115-10 du code des transports, afin de lui permettre, en tant que fournisseur de service numérique multimodal, de délivrer les produits tarifaires des services de transport en commun du réseau Txik Txak.
67. L'appréciation de cette demande implique de déterminer si Myzee Technology est fondée à invoquer le bénéfice des dispositions des I et II de l'article L. 1115-11 du code des transports, prévoyant, respectivement, qu'un fournisseur de service numérique multimodal peut, de droit, effectuer la délivrance des produits tarifaires afférents notamment aux services réguliers de transport public de personnes (mentionnés au 1° du I de l'article L. 1115-11), et que, corrélativement, le gestionnaire de ces services, lorsqu'il dispose d'un service numérique de vente, est tenu de fournir au fournisseur de service numérique multimodal une interface permettant l'accès de l'utilisateur à son service numérique de vente. Si une telle appréciation suppose avant tout de déterminer si Myzee Technology répond à la qualification de « *fournisseur de service numérique multimodal* »<sup>17</sup>, elle suppose également de déterminer si les conditions attachées à l'accès dudit service au service numérique de vente du gestionnaire des services de mobilité visés par la demande sont satisfaites.
68. À cet égard :
- En premier lieu, l'application de l'article L.1115-11 du code des transports étant subordonnée au respect de deux conditions relatives au gestionnaire des services de mobilité dont le fournisseur de service numérique multimodal souhaite assurer la vente, il y a lieu d'apprécier si ces deux conditions sont satisfaites en l'espèce (3.2.1.) ;
  - En second lieu, il y a lieu d'apprécier si Myzee Technology aurait dû, pour pouvoir invoquer auprès de ces derniers le bénéfice des dispositions précitées, démontrer au préalable qu'elle satisfait les obligations imposées aux fournisseurs de services numériques multimodaux aux termes du II de l'article L. 1115-10 du code des transports (3.2.2.).

<sup>17</sup> L'Autorité considère que Myzee Technology est bien un « *fournisseur de service numérique multimodal* » au sens de l'article L.1263-5 du code des transports ; voir à cet égard les développements figurant aux points 49 à 55.

### 3.2.1. Sur les conditions liées au gestionnaire des services de mobilité

69. D'une part, aux termes du II de l'article L.1115-11 du code des transports, le I de cet article, accordant au fournisseur d'un service numérique multimodal la possibilité de droit de délivrer les produits tarifaires de certains services de mobilité, « *s'applique aux seuls gestionnaires des services mentionnés au même I qui disposent d'un service numérique de vente. Dans ce cas, les gestionnaires des services sont tenus de fournir au service numérique multimodal une interface permettant l'accès de l'usager à leur service numérique de vente. (...)* ».
70. D'autre part, aux termes du III de l'article L.1115-11 du code des transports, « *[u]n décret en Conseil d'Etat, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, précise les conditions d'application du présent article. Le présent article s'applique aux services mentionnés au I, lorsque 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 supérieurs à des seuils fixés par ce même décret* ». Aux termes de l'article R.1115-12 du code des transports, « *le chiffre d'affaires et la durée d'existence exigés par le III de l'article L.1115-11 sont fixés, respectivement, à 5 000 000 euros et trois ans* ».
71. L'appréciation du respect des conditions posées par ces dispositions quant au fait que le gestionnaire des services de mobilité « *dispose d'un service numérique de vente* » (b) et quant à l'atteinte des seuils susmentionnés (c) implique, au préalable, de déterminer quelle(s) personne(s) est(sont), en l'espèce, le(s) « *gestionnaire[s] des services* » de transport en commun du réseau Txik Txak au sens de ces dispositions (a).

#### a. Sur la qualification de « *gestionnaire des services* »

72. La notion de « *gestionnaire des services* » n'est pas définie par les articles L. 1115-10 et L. 1115-11 du code des transports.
73. Aux termes de l'article L. 1231-1-1 du code des transports, les AOM désignées au I de l'article L. 1231-1 dudit code sont compétentes, sur leur ressort territorial, pour organiser notamment « *des services réguliers de transport public de personnes* ». À ce titre, elles définissent la politique tarifaire de ces services<sup>18</sup> et assurent leur planification, leur suivi et leur évaluation<sup>19</sup>.
74. Conformément à l'article L. 1121-1 du code de la commande publique, elles peuvent confier la « gestion » (soulignement ajouté) de ces services à un ou plusieurs opérateurs économiques dans le cadre d'un contrat de concession de services. Aux termes des articles L. 1121-3 du code de la commande publique et L. 1411-1 du code général des collectivités territoriales, elles peuvent en particulier conclure à cet effet des conventions de délégation de service public, lesquelles constituent une sous-catégorie des contrats de concession des services, afin de « *confier la gestion d'un service public dont elles ont la responsabilité à un ou plusieurs opérateurs économiques* » (soulignement ajouté).
75. L'Autorité considère ainsi que, dans le cas où une AOM a conclu un contrat de concession de service ou une convention de délégation de service public avec un ou plusieurs opérateur(s) économique(s) afin de lui(leur) confier la gestion de services réguliers de transport public de personnes qu'elle organise, ce(s) dernier(s) en est(sont) le(s) « *gestionnaire(s)* » au sens des articles L. 1115-10 et L. 1115-11 du code des transports. La responsabilité qu'une AOM conserve dans un tel cas en matière de tarification, de planification, de suivi et d'évaluation de ces services a en effet trait à ses compétences pour les organiser et non à leur gestion opérationnelle confiée, quant à elle, à son délégataire.

<sup>18</sup> Article L. 1221-5 du code des transports.

<sup>19</sup> Article L. 1231-1-1 du code des transports.

76. Il ressort de l'instruction que l'exploitation de ces services a été confiée en l'espèce par le SMPBA à différentes sociétés délégataires à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2024 : RATP Dev, titulaire du contrat de délégation de service public pour l'exploitation des services de mobilités TXIK TXAK sur la zone littorale ; le groupement-candidat Transdev/Autocars Hiruak Bat, titulaire du contrat de délégation de service public pour l'exploitation des services de mobilités TXIK TXAK sur la zone rétro-littorale, et la société Hiruak Bat, titulaire du contrat de délégation de service public pour l'exploitation des services de mobilités TXIK TXAK sur la zone intérieure. Ces sociétés gèrent les services de mobilités TXIK TXAK, tandis que, comme exposé aux points 81 et 84 de la présente décision, le SMPBA gère lui-même le service numérique de vente afférent sur le ressort territorial de Pays Basque-Adour.
77. Dans cette hypothèse, où l'AOM, et non son délégataire, gère elle-même le service numérique de vente des services délégués, il y a lieu, selon l'Autorité, de la qualifier également de « *gestionnaire* » desdits services, ne serait-ce que pour donner un effet utile aux dispositions précitées. Dans cette hypothèse en effet, c'est bien l'AOM – et non son délégataire – qui est débitrice de l'obligation de fournir au service numérique multimodal une interface permettant l'accès de l'usager à ce service numérique de vente.
78. Tel est donc le cas du SMPBA, autorité organisatrice de la mobilité, qui, comme exposé aux points 76 et 80 à 83 de la présente décision, gère lui-même le service numérique de vente des services de mobilité sur son ressort territorial.
79. **Au regard de ces éléments**, l'Autorité considère que le SMPBA est le « *gestionnaire des services* » au sens des dispositions précitées du code des transports.

**b. Sur la condition liée au fait que le gestionnaire des services dispose d'un service numérique de vente**

*i. Arguments des parties*

80. Le SMPBA ne conteste pas le fait de « disposer » d'un service numérique de vente. Il précise notamment dans sa réponse à la mesure d'instruction n° 2 susvisée qu'il : « *est titulaire du contrat de maintenance et d'hébergement du site internet, application. Il sera également titulaire du contrat de maintenance et d'hébergement de la boutique en ligne à partir de septembre 2024. Le SMPBA est garant du fonctionnement de ces outils, de leur cohérence et de la coordination des acteurs impliqués (...)* ».

*ii. Analyse de l'Autorité*

81. **En premier lieu**, il ressort de l'instruction qu'il existe un site internet dénommé « Txik Txak », permettant d'obtenir des informations sur les services de mobilité proposés sur le territoire du SMPBA et son réseau de transport public « Txik Txak » et de réaliser l'achat en ligne de titres de transports au travers de l'onglet du site dénommé « boutique en ligne ». Sur ce site internet, les usagers peuvent procéder à l'achat en ligne d'une carte sans contact, qu'ils peuvent ensuite recharger en achetant en ligne des titres de transports occasionnels et des abonnements.
82. La possibilité d'acheter en ligne des titres de transports sur le site « Txik Txak » caractérise l'existence d'un service numérique de vente des produits tarifaires afférents aux services de mobilité composant le réseau « Txik Txak » du SMPBA.
83. **En second lieu**, concernant le « *propriétaire du site* » internet « Txik Txak », il ressort de ses mentions légales que : « *ce site est édité par le Syndicat des mobilités Pays Basque Adour, qui est l'autorité organisatrice des mobilités sur tout le Pays Basque ainsi que pour les communes*

de Tarnos Ondres et Saint-Martin de Seignanx ». Par ailleurs, « le Syndicat des mobilités Pays Basque-Adour est propriétaire des droits de propriété intellectuelle et détient les droits d'usage sur tous les éléments accessibles sur le site internet [Txik Txak] ».

84. **Au regard de l'ensemble des éléments exposés aux points 76, 77 et 80 à 83**, l'Autorité constate que le SMPBA « dispose » d'un service numérique de vente au sens du II de l'article L. 1115-11 du code des transports.

**c. Sur la condition liée à l'atteinte de certains seuils**

85. Il résulte de la lettre du III de l'article L.1115-11 du code des transports que les seuils relatifs à la durée d'existence et le chiffre d'affaires mentionnés dans ces dispositions et précisés dans l'article R. 1115-12 dudit code ne s'appliquent qu'aux « sociétés » gestionnaires de services ou, le cas échéant, aux « sociétés » qui en assurent le contrôle.
86. Dans ce cadre, et dans la mesure où le SMPBA est un Syndicat mixte et non une « société », cette condition liée à l'atteinte des seuils précités ne lui est pas applicable.

3.2.2. Sur la possibilité, pour un fournisseur de service numérique multimodal, de négocier et de conclure le contrat prévu au III de l'article L. 1115-10 du code des transports sans qu'il ait à justifier au préalable du respect des obligations pesant sur les fournisseurs de services numériques multimodaux

87. La structure des articles L. 1115-10 et L. 1115-11 du code des transports distingue clairement :

- La définition du « service numérique multimodal » (I de l'article L. 1115-10).

Comme cela a été exposé au point 51 de la présente décision, la qualification de « *service numérique multimodal* » repose sur un seul critère, à savoir que le service numérique « *permet[te] la vente* » de services de mobilité. Elle n'est donc pas subordonnée au fait qu'un opérateur justifie au préalable du respect des obligations prévues au II de l'article L.1115-10.

- Les obligations qu'un fournisseur d'un service numérique multimodal doit respecter lors de la délivrance ou de la revente de produits tarifaires (II de l'article L. 1115-10).
- La définition des conditions techniques et financières de vente dans le cadre d'un contrat devant être conclu entre le fournisseur de service numérique multimodal et le gestionnaire de chacun des services dont il assure la vente.

Les dispositions du III de l'article L. 1115-10 du code des transports, prévoyant la conclusion d'un tel contrat, ne subordonnent ni sa négociation par les parties, ni sa conclusion, au fait qu'un fournisseur de service numérique multimodal justifie au préalable du respect des obligations prévues au II de l'article L.1115-10.

- Enfin, la possibilité, de droit, pour un fournisseur de service numérique multimodal d'effectuer la délivrance des produits tarifaires de certains services (I de l'article L. 1115-11) et, corrélativement, l'obligation, pour les gestionnaires de services disposant d'un service numérique de vente, de lui fournir une interface permettant l'accès de l'utilisateur à leur service numérique de vente (II de l'article L.1115-11).

Comme cela a été exposé au point 68 de la présente décision, cette dernière obligation est subordonnée au respect de deux conditions cumulatives relatives au gestionnaire des services de mobilité dont un fournisseur de service numérique multimodal souhaite assurer la vente, à savoir (i) qu'il dispose d'un service numérique de vente et (ii) que les seuils précités soient dépassés.

Elle n'est pas subordonnée, en revanche, au fait qu'un fournisseur de service numérique multimodal justifie au préalable du respect des obligations prévues au II de l'article L.1115-10.

88. Il ressort ainsi de la structure comme de la lettre des dispositions des articles L. 1115-10 et L. 1115-11 du code des transports que la démonstration du respect des obligations prévues au II de l'article L. 1115-10 ne constitue pas un préalable nécessaire pour qu'un fournisseur de service numérique multimodal puisse bénéficier du droit de délivrer les produits tarifaires des services énumérés au I de l'article L. 1115-11. Du reste, la circonstance que le législateur impose le respect, par le service numérique multimodal, des obligations qu'il prévoit ne saurait suffire à rendre les gestionnaires de services de mobilité concernés responsables du respect de ces obligations au-delà de celles qui les intéressent directement. En tout état de cause, l'Autorité est compétente, en vertu des dispositions de l'article L. 1264-7 du code des transports, pour sanctionner, le cas échéant, le non-respect de ces obligations, soit d'office, soit à la demande des AOM ou de leur(s) délégataires.
89. Le respect de ces obligations ne saurait donc constituer une condition préalable à la négociation ou à la conclusion du contrat prévu au III de l'article L. 1115-10 dudit code.

\* \* \*

90. **Il résulte des points 3.2.1 et 3.2.2 que Myzee Technology est fondée à invoquer le bénéfice des dispositions des I et II de l'article L. 1115-11 du code des transports et, en conséquence, du III de l'article L. 1115-10 dudit code.**

### 3.2.3. Sur les mesures devant être prononcées afin de régler le différend

91. **En premier lieu**, aux termes du III de l'article L. 1115-10 du code des transports, les conditions du contrat devant être conclu entre le fournisseur de service numérique multimodal et le gestionnaire de chacun des services dont il assure la vente, afin de définir les modalités techniques et financières de vente des produits tarifaires, doivent être raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées.
92. Par conséquent, afin de régler le différend dont l'Autorité a été saisie et d'assurer le caractère transparent des modalités techniques et financières proposées par le SMPBA à Myzee Technology, il y a lieu d'enjoindre au SMPBA :
- Dans un délai de six mois à compter de la notification de la présente décision :
    - d'élaborer et de publier les conditions contractuelles générales et particulières<sup>20</sup>, conformes aux exigences du III de l'article L. 1115-10 du code des transports, applicables à toute personne privée ou publique fournissant un service numérique multimodal et souhaitant délivrer ou revendre les produits tarifaires afférents aux services organisés par le SMPBA ;

---

<sup>20</sup> Ces conditions particulières étant ouvertes à la négociation entre les parties.

- de communiquer ces conditions contractuelles à Myzee Technology en adressant une copie à l'Autorité ;
  - de proposer à Myzee Technology d'entrer en négociation avec elle sur la base de ces conditions contractuelles afin de conclure le contrat prévu au III de l'article L.1115-10 du code des transports.
- Dans un délai de dix mois à compter de la notification de la présente décision :
    - de communiquer le résultat de ces négociations à l'Autorité ; et
    - de produire, le cas échéant, toute pièce justificative en cas d'échec des négociations.
93. Les conditions contractuelles élaborées par le SMPBA pourraient par exemple prendre la forme d'un contrat-type de service numérique multimodal au sens du III de l'article L. 1115-10 du code des transports, comprenant, d'une part, les conditions générales que le SMPBA entend appliquer à tout fournisseur de service numérique multimodal, d'autre part, les conditions particulières susceptibles de faire l'objet d'une négociation par les parties afin d'adapter le contrat à la nature de la demande du fournisseur de service numérique multimodal et au contexte dans lequel elle s'inscrit.
94. **En deuxième lieu**, le fournisseur de service numérique multimodal est tenu de respecter, lors de la délivrance ou de la revente des produits tarifaires, les obligations prévues au II de l'article L. 1115-10 du code des transports.
95. **Premièrement**, s'agissant de l'obligation de proposer à la vente l'ensemble des services de mobilité, pour chaque catégorie de services dont le fournisseur de service numérique multimodal assure la vente, organisés par l'AOM compétente ou au développement desquels elle contribue (1° du II de l'article L. 1115-10), son respect, par un fournisseur de service numérique multimodal, suppose que le contrat conclu avec le gestionnaire de ces services identifie l'ensemble des services de mobilité appartenant aux différentes catégories de services dont le fournisseur de service numérique multimodal souhaite assurer la vente. Par conséquent, les conditions contractuelles élaborées par le SMPBA doivent comprendre une liste précise et exhaustive des services de mobilité appartenant aux différentes catégories de services organisés par lui, que les fournisseurs de services numériques multimodaux pourront, s'agissant des catégories de services, et devront, s'agissant des services appartenant à ces catégories, proposer à la vente afin de se conformer à cette obligation.
96. **Deuxièmement**, ces conditions contractuelles devront comprendre les éléments exigés par les dispositions législatives et réglementaires du code des transports.
97. D'une part, s'agissant de l'obligation de transmission des données nécessaires à la connaissance statistique des déplacements effectués, au service après-vente des produits tarifaires vendus et 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), l'Autorité rappelle que le contrat prévu au III de l'article L. 1115-10 du code des transports doit :
- prévoir « les modalités selon lesquelles le fournisseur du service numérique multimodal transmet au gestionnaire des services les données, mentionnées au 3° du II de l'article L. 1115-10, nécessaires pour assurer le service après-vente des produits tarifaires vendus par le fournisseur du service numérique » et contenir « une description précise de ces données, qui incluent les coordonnées du client, comportant ses nom, prénom, et adresse de messagerie électronique ou numéro de téléphone, le type de titre ou de service acheté et sa

*description ainsi que, le cas échéant, l'historique du traitement de chaque dossier et les suites qui y ont été données » (article R. 1115-14 du code des transports) ;*

- comporter « *les dispositions nécessaires à la lutte contre la fraude ainsi que, le cas échéant, au contrôle des pièces justificatives* » et définir « *les modalités d'émission des titres de transport* » ; « [à] défaut, les titres de transport sont émis par le gestionnaire des services » (article R. 1115-15 du code des transports) ;
  - déterminer « *la nature* » des données statistiques devant être transmises par le fournisseur de service numérique multimodal, « *les modalités de leur présentation, notamment par catégories d'usagers* » et « *la fréquence* » de leur transmission (article R. 1115-16-1 du code des transports).
98. D'autre part, s'agissant de l'obligation d'établir un plan de gestion des informations concernant les services dont le service numérique multimodal assure la vente, qui sont protégées par le secret des affaires (4° du II de l'article L. 1115-10), le contrat prévu au III de l'article L. 1115-10 du code des transports doit, conformément aux dispositions de ce III<sup>21</sup>, traiter de ce plan de gestion.
99. Les informations devant être protégées dans le cadre de ce plan sont celles couvertes par le secret des affaires, telles que définies par l'article L.151-1 du code de commerce<sup>22</sup>.
100. Le plan de gestion convenu par les parties doit, selon l'Autorité, *a minima* porter sur le périmètre des informations protégées par le secret des affaires<sup>23</sup> et les conditions d'utilisation et de diffusion de ces informations. Il pourrait comporter, par ailleurs, un dispositif d'information, de formation et de contrôle.
101. **En troisième lieu**, ces conditions contractuelles doivent prévoir, conformément au II de l'article L. 1115-11 du code des transports, la fourniture d'une interface au fournisseur de service numérique multimodal permettant l'accès de l'utilisateur à son service numérique de vente, interface par laquelle ce fournisseur, conformément à ces dispositions, doit fournir l'ensemble des données nécessaires au SMPBA pour la vente de ses services.
102. **En quatrième lieu**, les modalités financières proposées par le SMPBA aux fournisseurs de services numériques multimodaux dans le cadre de ses conditions contractuelles doivent, conformément au III de l'article L. 1115-10 du code des transports, être raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées.
103. **En cinquième lieu**, dans l'hypothèse où des coûts seraient encourus par le SMPBA pour la mise à disposition de l'interface permettant l'accès de l'utilisateur à son service numérique de vente, ce qu'elle devra justifier, le SMPBA pourra demander aux fournisseurs de services numériques multimodaux une compensation financière raisonnable et proportionnée, conformément aux dispositions du II de l'article L. 1115-11 du code des transports. Cette compensation financière devra être transparente et non discriminatoire à l'égard de l'ensemble des fournisseurs de services numériques multimodaux auxquels une telle interface serait fournie.

<sup>21</sup> « Ce contrat traite du plan de gestion mentionné au mentionné au 4° du II ainsi que des modalités de présentation de la marque du gestionnaire par le service numérique multimodal ».

<sup>22</sup> À cet égard, voir la partie 3 de la décision de l'Autorité n° 2023-029 du 15 juin 2023 portant adoption de lignes directrices relatives à la protection des informations relevant du secret des affaires, intitulée « *informations et données pouvant bénéficier de la protection au titre du secret des affaires* ».

<sup>23</sup> Le plan de gestion doit contenir une description précise des informations et données considérées par les parties comme étant protégées par le secret des affaires.

104. **En sixième lieu**, le contrat prévu au III de l'article L. 1115-10 du code des transports devra comporter un calendrier d'exécution prenant notamment en compte les délais nécessaires au développement de l'interface devant être fournie à Myzee Technology.
105. **En septième et dernier lieu**, le IV de l'article L. 1115-10 du code des transports prévoit que des garanties sont exigées du fournisseur de service numérique multimodal lorsqu'il perçoit le produit des ventes, la nature de ces garanties ainsi que les conditions et modalités de leur mise en œuvre ayant été précisées par les articles R.1115-13 à R.1115-13-5 susvisés.
106. En l'espèce, dans son courrier adressé au SMPBA le 19 octobre 2023, Myzee Technology a indiqué que son modèle économique ne comprenait pas la perception du produit des ventes.
107. Dans l'hypothèse où il se confirmerait, au cours des négociations, que Myzee Technology n'entend pas percevoir le produit des ventes, il n'y aurait pas lieu d'intégrer, dans le contrat visé au point 92, des stipulations prévoyant l'octroi par Myzee Technology des garanties financières mentionnées au IV de l'article L. 1115-10 du code des transports.

\* \* \*

## DÉCIDE

**Article 1<sup>er</sup>** Il est enjoint au SMPBA :

- Dans un délai de six mois à compter de la notification de la présente décision :
  - d'élaborer et de publier les conditions contractuelles générales et particulières, conformes aux exigences du III de l'article L. 1115-10 du code des transports, applicables à toute personne privée ou publique fournissant un service numérique multimodal et souhaitant délivrer ou revendre les produits tarifaires afférents aux services organisés par le SMPBA ;
  - de communiquer ces conditions contractuelles à Myzee Technology en adressant une copie à l'Autorité ;
  - de proposer à Myzee Technology d'entrer en négociation avec elle sur la base de ces conditions contractuelles afin de conclure le contrat prévu au III de l'article L.1115-10 du code des transports.
- Dans un délai de dix mois à compter de la notification de la présente décision :
  - de communiquer le résultat de ces négociations à l'Autorité ; et
  - de produire, le cas échéant, toute pièce justificative en cas d'échec des négociations.

**Article 2** Le surplus des conclusions présentées par Myzee Technology et le SMPBA est rejeté.

**Article 3** Le secrétaire général est chargé de l'exécution de la présente décision qui sera notifiée à Myzee Technology et au SMPBA 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