

Décision n° 2025-066 du 31 juillet 2025

relative à la demande de mesures conservatoires présentée par la société RATP Smart Systems dans le cadre de la procédure de règlement du différend l'opposant à Île-de-France Mobilités

L'essentiel

Aux termes de la présente décision, l'Autorité se prononce sur la demande de mesures conservatoires formulée par la société RATP Smart Systems (ci-après « RSS »), dans le cadre d'un règlement de différend l'opposant à Île-de-France Mobilités (ci-après « IdFM ») concernant les conditions dans lesquelles son application mobile Bonjour RATP peut délivrer les produits tarifaires d'IdFM.

RSS a demandé à l'Autorité d'enjoindre à IdFM de prendre des mesures permettant la souscription du titre Navigo Liberté + sur son application et son site internet « Bonjour RATP », et sur les autres SNM le cas échéant, ainsi que d'autres mesures portant notamment sur des clauses du contrat, dit « Pack V0 », qui la lie à IdFM, et qu'elle estime inéquitables.

L'Autorité considère que la circonstance qu'IdFM ne fournisse pas à RSS une interface d'accès permettant à son application mobile Bonjour RATP de délivrer de manière dématérialisée le Navigo Liberté +, et ce alors que l'application mobile IdFM est la seule, depuis le 23 juin 2025, à pouvoir proposer cette solution aux usagers, constitue une atteinte grave et immédiate, au sens de l'article L.1263-5 du code des transports, aux exigences des articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du même code. Par conséquent, l'Autorité enjoint à IdFM, dans l'attente de la décision au fond :

- dans un délai maximum de 15 jours, de fournir à RSS et à l'ensemble des fournisseurs de SNM ayant conclu un contrat Pack V0 : (i) l'ensemble de la documentation technique nécessaire au développement par ces fournisseurs de SNM de solutions permettant de délivrer le Navigo Liberté + ; (ii) des explications précises relatives aux difficultés techniques qu'IdFM a indiqué rencontrer pour permettre à RSS et aux autres fournisseurs de SNM de délivrer le Navigo Liberté + ;
- dans un délai maximum de 2 mois, d'établir un plan, négocié de bonne foi avec l'ensemble des fournisseurs de SNM ayant conclu un contrat Pack V0 qui en auront fait la demande, de déploiement du Navigo Liberté + sur l'ensemble des applications mobiles desdits fournisseurs ;
- à compter de la notification de la décision et jusqu'à ce que l'ensemble des applications mobiles des fournisseurs de SNM signataires du contrat Pack V0 qui ont fait la demande susvisée, soient en mesure de permettre à leurs usagers de bénéficier, *a minima*, de la fonctionnalité de souscription d'un Navigo Liberté + et de sa dématérialisation sur téléphone, de suspendre toute campagne de communication, quel qu'en soit le support (physique, digital, etc.), relative à la distribution dématérialisée du Navigo Liberté +.

L'Autorité rejette le surplus des demandes conservatoires présentées par RSS, en l'absence d'éléments suffisamment probants de nature à caractériser une atteinte grave et immédiate, au sens de l'article L.1263-5 du code des transports, aux exigences des articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du même code.

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

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

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. 1263-1, 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, notamment son article 26 ;

Vu la demande de règlement de différend enregistrée le 19 septembre 2024 par le service de la procédure de l'Autorité, déclarée complète le 11 octobre 2024, présentée par la société RATP Smart Systems (ci-après « RSS ») et l'ensemble des écritures, pièces et réponses aux mesures d'instruction produites par les parties dans le cadre de cette procédure ;

Vu le courrier du président de l'Autorité du 27 mai 2025 par lequel la société Apple Distribution International Limited (ci-après « Apple »), a été atraite à la procédure de règlement de différend susmentionnée, en qualité de partie ;

Vu la demande de mesures conservatoires enregistrée le 7 juillet 2025 par le service de la procédure de l'Autorité, déclarée complète le 9 juillet 2025, présentée par RSS ;

Vu le mémoire en intervention volontaire de la société SNCF Connect enregistré le 16 juillet 2025 par le service de la procédure de l'Autorité ;

Vu les observations en réponse d'Île-de-France Mobilités (ci-après « IdFM »), enregistrées le 17 juillet 2025 par le service de la procédure de l'Autorité ;

Vu les observations de la société Apple, enregistrées le 17 juillet 2025 ;

Vu les mesures d'instruction en date des 10 juillet et 23 juillet 2025, adressées à RSS et à IdFM, et les réponses qui y ont été apportées les 16 juillet et 23 juillet 2025 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu lors de la séance publique du 22 juillet 2025 :

- l'exposé des faits et de la procédure par le rapporteur ;
- les observations de Me Bastien Thomas, M. Julien Janes, M. Rémy Redeuilh et Mme Florence Level pour RSS ;
- les observations de Me Mehdi Achachera, Me Arnaud Cabanes, M. Laurent Probst et Mme Hélène Brisset pour IdFM ; et
- les observations de Me Fanny Malher pour Apple ;

Vu les notes en délibéré transmises par RSS et IdFM le 23 juillet 2025 ;

Le collège en ayant délibéré le 31 juillet 2025 ;

Considérant les éléments qui suivent :

Table des matières

1. CADRE JURIDIQUE, FAITS ET PROCÉDURE	4
1.1. Le cadre juridique applicable aux services numériques multimodaux.....	4
1.1.1. La notion de service numérique multimodal.....	4
1.1.2. Le droit d'accès des fournisseurs de services numériques multimodaux aux services numériques de vente des gestionnaires des services de mobilité.....	4
1.1.3. Le contrat conclu entre le fournisseur du service numérique multimodal et les gestionnaires des services de mobilité dont il assure la vente.....	5
1.2. Faits et procédure	5
1.2.1. Les parties	5
1.2.2. Le contrat Pack V0 et les faits à l'origine de la demande de mesures conservatoires	6
1.2.3. La demande de mesures conservatoires de RSS	7
1.2.4. L'instruction	8
1.3. Le cadre juridique applicable aux mesures conservatoires.....	9
2. DISCUSSION	10
2.1. Sur la recevabilité.....	10
2.1.1. Sur la recevabilité de la demande de mesures conservatoires de RSS	10
2.1.2. Sur la recevabilité de l'intervention volontaire de la société SNCF Connect	12
2.1.3. Sur les demandes de la société Apple de la mettre hors de cause et de déclarer irrecevable à son encontre la demande de règlement de différend de RSS	12
2.2. Sur le bien-fondé des demandes de mesures conservatoires	13
2.2.1. Sur les demandes tendant à permettre la souscription du Navigo Liberté + sur les SNM de RSS et, le cas échéant, sur l'ensemble des autres SNM.....	13
2.2.2. Sur la demande tendant à enjoindre à IdFM de supprimer le droit de priorité dont bénéficie le SNM d'IdFM pour la mise en œuvre des innovations, de la communication et de la promotion d'autres produits.....	21
2.2.3. Sur la demande tendant à supprimer l'obligation de faire valider par IdFM les plans de communication de RSS, et le cas échéant des autres SNM.....	23
2.2.4. Sur la demande tendant à la mise en œuvre des solutions proposées par Apple pour placer tous les SNM sur un pied d'égalité dans le <i>Wallet</i>	25
2.2.5. Sur la demande tendant à lever l'interdiction faite à RSS et aux autres SNM d'associer d'autres services à la délivrance de titres tarifaires IdFM.....	26
2.2.6. Sur la demande tendant à enjoindre à IdFM de proposer des solutions techniques et contractuelles pour mettre en œuvre une solution de paiement commune.....	28
DÉCIDE	30

1. CADRE JURIDIQUE, FAITS ET PROCÉDURE

1.1. Le cadre juridique applicable aux services numériques multimodaux

1. La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite « LOM », a notamment pour objectifs de favoriser l'accès à l'information sur les modes de transports disponibles et de faciliter l'adoption de nouveaux modes plus respectueux de l'environnement.
2. Afin d'atteindre ces objectifs, son article 28 a inséré dans le code des transports une nouvelle section, intitulée « *Services d'information et de billetterie 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.

1.1.1. La notion de service numérique multimodal

3. 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* ».
4. Ce même article précise qu'un fournisseur de service numérique multimodal (ci-après « *SNM* ») peut effectuer :
 - « *[l]a délivrance des produits tarifaires* » 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) ;
 - « *[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).
5. Un service numérique multimodal peut être fourni par les autorités organisatrices de la mobilité (ci-après « *AOM* »), conformément à l'article L. 1115-12 du code des transports.
6. Le II de l'article L. 1115-10 du code des transports précise les obligations qu'un fournisseur de SNM est tenu de respecter dans les cas mentionnés aux 1° et 2° du I¹.

1.1.2. Le droit d'accès des fournisseurs de services numériques multimodaux aux services numériques de vente des gestionnaires des services de mobilité

7. Aux termes du I de l'article L. 1115-11 du code des transports, le fournisseur d'un SNM « *peut de droit effectuer, dans les conditions prévues au 1° du I de l'article L. 1115-10, la délivrance des produits tarifaires* » de certains services de mobilité, énumérés limitativement aux points 1° à 6° du même article. Sont notamment visés au 1° les services réguliers de transport public de personnes, les services à la demande de transport public de personnes, les services relatifs aux mobilités actives ou encore les services relatifs aux usages partagés de véhicules terrestres à moteur que les AOM et Île-de-France Mobilités organisent².

¹ Ces obligations sont notamment relatives à la sélection des services de mobilité dont le fournisseur de SNM assure la vente, aux relations de celui-ci avec les gestionnaires des services ou à la présentation des solutions de déplacement aux usagers.

² Par application combinée du 1° du I de l'article L. 1115-11 et des articles L. 1231-1-1, L. 1231-3 et L. 1241-1. Il est par ailleurs précisé que, par application combinée de l'article L. 1241-1 et de l'article L. 1231-2, les services réguliers de transport public de personnes organisés par IdFM peuvent être urbains ou non urbains.

8. Pour pouvoir délivrer aux usagers les produits tarifaires afférents à ces services de mobilité, les fournisseurs de SNM doivent, en pratique, accéder aux services numériques de vente (ci-après « SNV ») de leurs gestionnaires.
9. Le droit de délivrance reconnu aux fournisseurs de SNM se traduit ainsi, corrélativement, par l'obligation imposée aux gestionnaires des services de mobilité de leur fournir « *une interface permettant l'accès de l'utilisateur à leur service numérique de vente* » (II de l'article L. 1115-11), à la condition que lesdits gestionnaires disposent d'un tel service numérique de vente³ et atteignent certains seuils de chiffre d'affaires et de durée d'existence⁴.
10. Le II de l'article L. 1115-11 précise à cet égard 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 [...] et sans que cette possibilité puisse à elle seule faire obstacle à la mise en place d'une solution de paiement unique* ».
11. Dans l'hypothèse où l'AOM – et non les délégataires ou concessionnaires à qui elle confie la gestion des services de mobilité – gère elle-même le service numérique de vente des services délégués ou concédés, elle est alors « *gestionnaire* » desdits services au sens des dispositions précitées et débitrice de l'obligation de fournir au SNM l'interface permettant l'accès de l'utilisateur au SNV⁵. La condition liée à l'atteinte des seuils précités ne lui est alors pas applicable⁶.

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

12. Aux termes du III de l'article L.1115-10 du code des transports, « *[...] la vente des produits tarifaires [...] 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 [...]* ».
13. Dans le cadre de ce contrat, le gestionnaire des services de mobilité peut demander au fournisseur du SNM une compensation financière, raisonnable et proportionnée, des dépenses encourues pour la fourniture d'une interface permettant l'accès de l'utilisateur à son SNV (II de l'article L.1115-11 du code des transports).

1.2. Faits et procédure

1.2.1. Les parties

14. IdFM est un établissement public administratif chargé de l'organisation des services réguliers de transport public de personnes en Île-de-France. Il détient, en application du I de l'article L. 1241-1 du code des transports, le statut d'autorité organisatrice de la mobilité (ci-après « AOM ») dans le ressort de la région Île-de-France. En sa qualité d'AOM, IdFM a notamment pour mission de désigner les exploitants des services qu'il organise, de définir les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement de ces services et d'arrêter la politique tarifaire⁷.

³ Aux termes du II de l'article L. 1115-11 « *[l]e I s'applique aux seuls gestionnaires des services mentionnés au même I qui disposent d'un service numérique de vente (...)* ».

⁴ L'obligation s'impose lorsque le chiffre d'affaires et la durée d'existence de la société gestionnaire de services (ou, le cas échéant, de la société qui en assure le contrôle), 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).

⁵ Voir les décisions de l'Autorité n° 2024-065, n° 2024-066, n° 2024-071, n° 2024-073, n° 2024-074 du 15 octobre 2024, portant règlement des différends opposant Myzee Technology à Orléans Métropole et à Keolis Métropole Orléans, et autres.

⁶ Décision précitée n° 2024-074 du 15 octobre 2024.

⁷ Article L. 1241-2 du code des transports.

15. IdFM assure également la vente de titres de transport en Île-de-France auprès des usagers, lesquels peuvent souscrire des produits tarifaires IdFM auprès du site internet IdFM et de l'application mobile « Ile-de-France Mobilités ».
16. RSS est une filiale indirectement détenue par la Régie autonome des transports parisiens (ci-après « RATP »), établissement public à caractère industriel et commercial opérant une activité de transport de voyageurs en Île-de-France. RSS exploite l'application mobile « Bonjour RATP » qui permet à ses clients et utilisateurs de comparer, réserver et payer des services de mobilités en région Île-de-France.
17. Apple assure la commercialisation et la distribution des produits Apple dans la zone Europe, notamment des téléphones, qui disposent d'un portefeuille dématérialisé (ci-après « Wallet ») permettant notamment de stocker et recharger des titres de transport.

1.2.2. Le contrat Pack V0 et les faits à l'origine de la demande de mesures conservatoires

18. Île-de-France Mobilités a approuvé, le 17 février 2022 (puis le 28 juin 2023 dans une version modifiée), un contrat-type, dénommé « Pack V0 », dont l'objet est de « définir les modalités techniques et financières permettant l'accès du service numérique de vente d'Île-de-France Mobilités aux usagers »⁸ des services numériques multimodaux.
19. RSS a conclu un tel contrat avec IdFM le 5 juin 2023, définissant les conditions dans lesquelles son application mobile « Bonjour RATP » peut délivrer les produits tarifaires des services de mobilité organisés par IdFM, et qui a fait l'objet d'un avenant n° 1 le 10 juin 2024.
20. Le 19 septembre 2024, RSS a saisi l'Autorité, sur le fondement de l'article L. 1263-5 du code des transports, d'une demande de règlement de différend l'opposant à IdFM, relatif aux stipulations du contrat Pack V0 et aux conditions de dématérialisation des titres dans le Wallet d'Apple.
21. Dans cette saisine, RSS reproche en substance à IdFM de ne pas assurer des conditions d'accès raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées à son SNV et demande à l'Autorité d'enjoindre à IdFM de mettre en conformité les stipulations du contrat Pack V0 du 5 juin 2023 et de son avenant n° 1 du 10 juin 2024 avec les articles L. 1115-10 et suivants du code des transports, dans un délai d'un mois à compter de la décision, et sous astreinte, notamment par :
 - la mise disposition de RSS de l'intégralité des produits tarifaires d'IdFM, en particulier du titre Liberté +, des forfaits annuels, du titre origine-destination ;
 - la suppression de tous les droits de priorité au bénéfice du SNM d'IdFM (i) pour la distribution de nouveaux titres et le déploiement des nouvelles fonctionnalités ainsi que (ii) pour la communication et la promotion des nouvelles offres et nouveaux services ;
 - la suppression de l'obligation de faire valider par IdFM les plans de communication du SNM de RSS ;
 - la levée de l'interdiction faite aux SNM d'associer la délivrance de titres de transport IdFM à la vente d'autres produits ou services ; et
 - la mise en œuvre d'un système de paiement commun, autorisant les paiements des titres de transport sur l'application Bonjour RATP, sans renvoi sur l'application d'IdFM.

⁸ Article 3 du contrat-type Pack V0 approuvé le 28 juin 2023, pièce IdFM produite en réponse à la mesure d'instruction n° 1.

22. Elle demande par ailleurs, dans le cadre de la dématérialisation des titres de transport via le *Wallet* d'Apple, de mettre fin à la « désintermédiation » de l'application « Bonjour RATP », et d'enjoindre à IdFM, dans un délai d'un mois à compter de la décision, et sous astreinte, la mise en place de parcours clients équitables entre tous les services numériques multimodaux.
23. Enfin, elle demande l'octroi d'une rémunération pour sa prestation de délivrance des produits tarifaires d'IdFM.

1.2.3. La demande de mesures conservatoires de RSS

24. Le 7 juillet 2025, RSS a saisi l'Autorité d'une demande de mesures conservatoires, sur le fondement de l'alinéa 3 de l'article L. 1263-5 du code des transports.
25. Arguant de l'érosion massive de ses parts de marché – qu'elle impute aux conditions du contrat Pack V0 qui seraient inéquitables – et du lancement, le 23 juin 2025, de la souscription, sous format dématérialisé, du Navigo Liberté + sur la seule application mobile d'IdFM, RSS demande à l'Autorité « *d'enjoindre à IDFM, à titre conservatoire et sous astreinte de 1 000 euros par jour calendaire de retard à compter de la décision, de se conformer aux exigences des articles L1115-10 et L1115-11 du code des transports :*

- dans les 48 heures à compter de la date de la décision, en :

- *mettant à disposition de RSS, comme des autres SNM le cas échéant, l'entièreté de la documentation technique et fonctionnelle ainsi que les accès techniques relatifs au titre Navigo Liberté +, d'une part ; et*
- *désignant des interlocuteurs compétents au sein d'IDFM pour répondre aux questions techniques de RSS, et le cas échéant des autres SNM, pour pouvoir installer dans l'Application Bonjour RATP la souscription du titre Navigo Liberté +, d'autre part.*

Les deux mesures précitées doivent permettre la souscription du titre Navigo Liberté + [sur] les SNM de RSS (l'Application et le site Internet « Bonjour RATP ») et, le cas échéant, sur l'ensemble des autres SNM dans un délai maximum d'un (1) mois à compter de la date de la décision ;

- à compter de la décision, en :

- *supprimant le droit de priorité dont bénéficie le SNM d'IDFM pour la mise en œuvre des innovations, la communication et la promotion d'autres produits ;*
- *supprimant l'obligation de faire valider par IDFM les plans de communication de RSS, et le cas échéant des autres SNM ;*
- *cessant ses pratiques dilatoires par la mise en œuvre des solutions techniques proposées par Apple qui permettent de placer tous les SNM sur un pied d'égalité dans le Wallet Apple, notamment avec des parcours d'achat identiques ; et*
- *levant l'interdiction faite à RSS, et aux autres SNM le cas échéant, d'associer d'autres services à la délivrance de titres tarifaires IDFM ;*

- dans un délai d'un (1) mois à compter de la décision, proposer une feuille de route avec un calendrier précis, raisonnable et contraignant pour IDFM, incluant des solutions techniques et contractuelles pour mettre en œuvre une solution de paiement commune ».

1.2.4. L'instruction

26. Par courriels du 9 juillet 2025, l'Autorité a transmis la demande de mesures conservatoires de RSS à IdFM et à Apple.
27. Par courriels du 10 juillet 2025, le service de la procédure de l'Autorité a informé les parties de la désignation du rapporteur et du calendrier de la procédure. Par décision transmise le même jour, le rapporteur a fixé la clôture de l'instruction au 18 juillet 2025 à 16h00.
28. Par courriel du service de la procédure de l'Autorité du 10 juillet 2025, le rapporteur a adressé une mesure d'instruction n° 3 à RSS, qui y a répondu le 16 juillet 2025, cette réponse ayant été communiquée par l'Autorité à IdFM et à Apple le 17 juillet 2025.
29. Par courriel du service de la procédure de l'Autorité du 10 juillet 2025, le rapporteur a adressé une mesure d'instruction n° 3 à IdFM, qui y a répondu le 16 juillet 2025, cette réponse ayant été communiquée par l'Autorité à RSS et Apple le 17 juillet 2025.
30. Par courriels du service de la procédure de l'Autorité du 15 juillet 2025, les parties ont reçu leur convocation à la séance publique devant le collège de l'Autorité du 22 juillet 2025.
31. Par courriel du 16 juillet 2025, la société SNCF Connect a transmis à l'Autorité un mémoire en intervention volontaire qui n'a pas été communiqué aux autres parties.
32. Par courriel du 17 juillet 2025, Apple a transmis ses observations, qui ont été communiquées par l'Autorité à RSS et à IdFM le même jour.
33. Par courriel du 17 juillet 2025, IdFM a transmis ses observations en défense, qui ont été communiquées par l'Autorité à RSS et à Apple le 18 juillet 2025.
34. Par décision du 21 juillet 2025 transmise aux parties le même jour, le rapporteur a procédé à la réouverture de l'instruction.
35. Le 22 juillet 2025, à 14h, s'est tenue la séance publique dans les locaux de l'Autorité, en présence des représentants de RSS, IdFM et Apple, et à l'issue de laquelle il a été indiqué aux parties que la clôture de l'instruction était fixée au 24 juillet 2025 à 16h00.
36. Par courriel du service de la procédure de l'Autorité du 23 juillet 2025, le rapporteur a adressé une mesure d'instruction n° 4 à RSS, qui y a répondu le même jour, cette réponse ayant été communiquée par l'Autorité à IdFM le même jour et à Apple le 24 juillet 2025⁹.
37. Par courriel du service de la procédure de l'Autorité du 23 juillet 2025, le rapporteur a adressé une mesure d'instruction n° 4 à IdFM, qui y a répondu le même jour, cette réponse ayant été communiquée par l'Autorité à RSS le même jour et à Apple le 24 juillet 2025.
38. Par courriel du 23 juillet 2025, RSS a transmis à l'Autorité une note en délibéré que l'Autorité a communiquée à IdFM le même jour et à Apple le 24 juillet 2025.
39. Par courriel du 23 juillet 2025, IdFM a transmis à l'Autorité une note en délibéré que l'Autorité a communiquée à RSS le même jour et à Apple le 24 juillet 2025.
40. Par courriel du 24 juillet 2025, Apple a transmis à l'Autorité, après la clôture de l'instruction, des observations complémentaires qui n'ont pas été communiquées aux autres parties.

⁹ Ce décalage s'expliquant par l'accomplissement de formalités relatives à la protection du secret des affaires. Il en est de même aux points 37 à 39.

1.3. Le cadre juridique applicable aux mesures conservatoires

41. Conformément à l'alinéa 1 de l'article L. 1263-5 du code des transports, « *[I]es 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 [...] ».*
42. L'alinéa 3 du même article prévoit qu'« *[e]n cas d'atteinte grave et immédiate aux exigences desdits articles L. 1115-10 à L. 1115-12, l'autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent consister en la suspension des pratiques portant atteinte à ces exigences ».*
43. En outre, l'article 26 du règlement intérieur de l'Autorité précise qu'« *[à] peine d'irrecevabilité, la demande de mesures conservatoires ne peut être présentée qu'accessoirement à une demande au fond de règlement de différend ».*
44. Il résulte de ces dispositions que :
 - d'une part, est seule recevable la demande de mesures conservatoires présentée accessoirement à une demande au fond de règlement de différend elle-même recevable ;
 - d'autre part, des mesures conservatoires ne peuvent être décidées que lorsque les faits soumis à l'Autorité caractérisent une atteinte aux exigences des articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du code des transports qui (i) d'une part, présente un caractère de gravité, notamment au regard de l'importance de la règle concernée ou des conséquences préjudiciables de cette atteinte, notamment pour le demandeur ou les personnes visées au premier alinéa de l'article L. 1263-5 du code des transports, (ii) d'autre part revêt un certain degré d'immédiateté, et donc d'urgence. Il appartient alors à l'Autorité de s'assurer que les mesures conservatoires ordonnées revêtent un caractère provisoire et sont limitées à ce qui est nécessaire pour remédier, dans l'attente de la décision au fond, à l'atteinte grave et immédiate.

2. DISCUSSION

2.1. Sur la recevabilité

2.1.1. Sur la recevabilité de la demande de mesures conservatoires de RSS

45. Comme indiqué au point 44 de la présente décision, est seule recevable la demande de mesures conservatoires qui présente un caractère accessoire (a.) à une demande au fond de règlement de différend elle-même recevable (b.).

a. Sur le caractère accessoire de la demande de mesures conservatoires

46. Il n'est pas contesté que chacune des demandes de mesures conservatoires formulées par RSS, telles que récapitulées au paragraphe 1.2.3 de la présente décision, présente un lien direct avec les demandes formulées, par ailleurs, par cette même société, dans sa saisine en règlement de différend au fond, telles que rappelées au paragraphe 1.2.2 de la présente décision.
47. Par conséquent, la demande de mesures conservatoires présentée par RSS présente bien un caractère accessoire à la demande au fond de règlement de différend.

b. Sur la recevabilité de la saisine en règlement de différend au fond

48. Conformément à l'article L. 1263-5 du code des transports, l'Autorité doit être saisie par l'une des personnes visées à cet article (i) d'un différend portant sur la mise œuvre des articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du code des transports (ii).

i. Sur la qualification de RSS en tant que fournisseur de SNM

49. Aux termes de l'article L. 1263-5 précité, l'Autorité peut être saisie d'un différend relevant dudit article par, notamment, « les fournisseurs de services numériques multimodaux ».
50. 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 la vente de services de mobilité »¹⁰.
51. En l'espèce, il est acquis et non contesté que l'application mobile « Bonjour RATP » constitue un service numérique qui permet la vente de services de mobilité et constitue, au sens des dispositions précitées, un service numérique multimodal.
52. La société RSS, qui développe et exploite cette application mobile, constitue donc un fournisseur de service numérique multimodal au sens de l'article L. 1263-5 précité.

ii. 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

53. Il résulte des pièces du dossier que depuis l'adoption du modèle-type du contrat Pack V0 par une délibération du conseil d'administration d'IdFM le 17 février 2022¹¹, RSS a formalisé de façon répétée à IdFM ses désaccords sur plusieurs clauses de ce contrat qu'elle estime contraires aux articles L. 1115-10 et L. 1115-11 du code des transports.

¹⁰ Voir, par exemple, les décisions précitées de l'Autorité n° 2024-065, n° 2024-066, n° 2024-071, n° 2024-073, n° 2024-074 du 15 octobre 2024.

¹¹ Délibération d'IdFM en date du 17 février 2022, pièce RSS n° 3

54. Ainsi, après l'exercice d'un recours gracieux dirigé contre le contrat-type V0¹² et antérieurement à la saisine au fond de l'Autorité, RSS a exprimé, à plusieurs reprises, avant comme après la signature du contrat Pack V0 – *qu'elle a indiqué être prête à signer malgré la persistance de désaccords de fond*¹³ – et de son avenant n° 1, ses nombreuses réserves, notamment sur les sujets tenant à la légalité des clauses du Pack V0 relatives à¹⁴ :
- l'obligation faite aux SNM d'utiliser le système de paiement d'IDFM à travers une interface de type « lien profond » ;
 - l'interdiction faite aux SNM d'associer la vente de titres de transport IDFM à la vente d'autres produits ou services ;
 - l'absence de disponibilité à la vente par les SNM de l'intégralité des titres, en particulier du titre Liberté +, et la possibilité pour IDFM de déployer, en priorité dans son application, les nouvelles fonctionnalités et la distribution de nouveaux titres ;
 - l'obligation de faire valider par IDFM les plans de communication des SNM ;
 - la priorité donnée à IDFM pour la communication et la promotion des nouvelles offres et de nouveaux services.
55. Il en est de même des conditions de dématérialisation des produits tarifaires IdFM dans le *Wallet* d'Apple, qui ont fait l'objet de plusieurs échanges avant que l'Autorité ne soit saisie au fond¹⁵.
56. En outre, il n'est pas sérieusement établi que tout ou partie de ces sujets de désaccords auraient, depuis la saisine au fond de l'Autorité, été privés d'objet. À ce titre, la circonstance selon laquelle la négociation en cours d'un contrat Pack V1 permettrait de résoudre les différends et aurait vocation à être prochainement signé est, à ce jour, sans incidence sur la caractérisation du différend.
57. Il résulte de tout ce qui précède que la demande de mesures conservatoires présentée par RSS constitue l'accessoire d'une saisine en règlement de différend elle-même recevable, dès lors que l'Autorité a été saisie, par un fournisseur de SNM, d'un différend suffisamment caractérisé, et qui perdure à ce jour, portant sur la mise en œuvre des articles L. 1115-10 et L. 1115-11 du code des transports.

c. Sur la fin de non-recevoir soulevée par IdFM, tirée de l'absence d'atteinte grave et immédiate, au sens de l'article L.1263-5 du code des transports, aux exigences des articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du même code

58. IdFM soutient que la demande de mesures conservatoires formulée par RSS est irrecevable au motif qu'aucune atteinte grave et immédiate aux exigences des articles L. 1115-10 à L.1115-12 du code des transports n'est caractérisée.
59. Ce motif ayant trait au caractère bien fondé de la demande, et non à sa recevabilité, il y a lieu de rejeter la fin de non-recevoir soulevée par IdFM.
60. Il résulte de tout ce qui précède que la demande de mesures conservatoires formulée par RSS est recevable.

¹² Recours gracieux de RSS adressé à IdFM le 3 mai 2022, pièce RSS n° 6.

¹³ Voir pièces RSS n° 9 et n° 5 p. 65.

¹⁴ Sur l'intégralité de ces sujets, voir notamment les pièces RSS n° 9 (courrier à IdFM du 15 décembre 2022), 10 (courrier à IdFM du 20 janvier 2024), 19-2 (courrier à IdFM du 10 juillet 2024) – les deux premières évoquant expressément le titre Liberté +.

¹⁵ Voir notamment pièces RSS n° 9, 17 et 19-2.

2.1.2. Sur la recevabilité de l'intervention volontaire de la société SNCF Connect

61. Le 16 juillet 2025, la société SNCF Connect a transmis à l'Autorité un « *mémoire en intervention volontaire [...] au soutien de la demande de mesures conservatoires déposée par la Société RATP Smart Systems* ».
62. Eu égard à son caractère accessoire par rapport à la procédure de règlement de différend, en application de l'article 26 du règlement intérieur de l'Autorité, une intervention n'est recevable dans le cadre d'une procédure tendant au prononcé de mesures conservatoires qu'à la condition que son auteur soit également intervenu dans le cadre de l'action principale.
63. La société SNCF Connect n'étant pas intervenue dans le cadre de la procédure de règlement de différend au fond, opposant RSS à IdFM, son intervention au soutien de la demande de mesures conservatoires formulée par RSS est irrecevable.

2.1.3. Sur les demandes de la société Apple de la mettre hors de cause et de déclarer irrecevable à son encontre la demande de règlement de différend de RSS

64. Par un courrier du président de l'Autorité qui lui a été adressé le 27 mai 2025, la société Apple a été atraite à la procédure de règlement de différend opposant RSS et IdFM, en qualité de partie.
65. Apple sollicite sa mise hors de cause, et demande à ce que soit déclarée irrecevable à son encontre la demande de règlement de différend de la société RATP Smart Systems, aux motifs que le président de l'Autorité n'aurait pas compétence pour l'attraire à la procédure de règlement de différend dès lors que seul le demandeur pourrait déterminer les parties à une telle procédure, et qu'aucun différend n'existerait entre Apple et RSS.
66. Aux termes de l'article L. 1263-5 du code des transports : « *les fournisseurs de services numériques multimodaux [...] peuvent saisir [l'Autorité] d'un différend portant sur la mise en œuvre des [...] 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 (...)* ». Par ailleurs, aux termes de l'article L. 1263-1 du même code, dans le cadre de l'examen des demandes en règlement de différend dont elle est saisie, l'Autorité « *sollicite toutes les informations utiles à l'instruction et procède aux consultations des parties concernées* ».
67. Il résulte de ces dispositions qu'il appartient à l'Autorité, d'une part, de déterminer les conditions d'ordre technique et financier du règlement du différend qui lui est soumis, d'autre part, de procéder aux consultations de parties concernées.
68. En l'espèce, il résulte notamment de l'instruction (i) que certaines demandes formulées par RSS, tant dans le cadre de sa saisine au fond que dans celui de sa demande de mesures conservatoires, se rapportent directement aux conditions de dématérialisation des produits tarifaires IdFM dans le *Wallet* d'Apple¹⁶ ; (ii) que la dématérialisation des produits tarifaires IdFM dans le *Wallet* d'Apple a nécessité la conclusion de conventions, d'une part, entre IdFM et Apple, d'autre part, entre RSS et Apple, afin que cette dématérialisation soit possible sur l'application « Bonjour RATP » ; (iii) qu'il existe des échanges en cours entre ces différentes parties sur les évolutions qui pourraient être apportées à l'avenir s'agissant de la dématérialisation de ces produits dans le *Wallet* d'Apple ; (iv) que, par conséquent, la présence de la société Apple est indispensable, d'une part, pour permettre à l'Autorité de se

¹⁶ Étant précisé que dans le cadre de la saisine au fond, d'autres demandes se rapportent directement à la rémunération de la société Apple par IdFM.

prononcer sur les demandes qui lui sont soumises, et ainsi la mettre à même d'exercer son office, d'autre part, pour garantir le respect du principe du contradictoire, s'agissant en particulier des demandes, qui, s'il y était fait droit par l'Autorité, pourraient faire grief à la société Apple.

69. En conséquence de ce qui précède, la société Apple doit être regardée comme une « *partie concernée* » au sens de l'article L. 1263-1 précité et dont la mise en cause, qui lui a été notifiée par décision du 27 mai 2025, est nécessaire au respect du contradictoire et à la résolution du différend soumis à l'Autorité .
70. Les demandes de la société Apple tendant à ce qu'elle soit mise hors de cause et à déclarer irrecevable à son encontre la demande de règlement de différend de la société RSS d'Apple doivent être rejetées.

2.2. Sur le bien-fondé des demandes de mesures conservatoires

2.2.1. Sur les demandes tendant à permettre la souscription du Navigo Liberté + sur les SNM de RSS et, le cas échéant, sur l'ensemble des autres SNM

a. Arguments des parties

71. À l'appui de ses demandes telles que rappelées au paragraphe 1.2.3, RSS soutient notamment que :
- IdFM refuse aux SNM concurrents l'accès à la distribution de l'intégralité de ses produits tarifaires, en particulier des forfaits annuels¹⁷ et du forfait Navigo Liberté +, en violation de l'article L. 1115-11 du code des transports ;
 - ce refus n'est pas techniquement justifié dès lors que (i) IdFM distribue les forfaits annuels sur son site internet et le Navigo Liberté + sur son site internet ainsi que sur l'application IdFM ; (ii) des solutions techniques existent pour permettre aux SNM de distribuer ces mêmes produits tarifaires ; (iii) l'absence de déploiement du Navigo Liberté + ne résulte pas d'une absence de réponse de RSS aux demandes d'IdFM, mais de manœuvres dilatoires d'IdFM ;
 - la limitation du portefeuille de produits tarifaires délivrables par les SNM viole le principe d'équité prévu par l'article L. 1115-10 du code des transports.
72. IdFM soutient notamment que :
- il ressort des travaux parlementaires de la LOM que l'article L. 1115-11 du code des transports doit être interprété en ce sens qu'un SNM doit être en mesure de proposer la vente de la « billettique basique » des services de mobilité, sans disposer d'un droit d'accès à l'ensemble des produits tarifaires du gestionnaire de services ;
 - seules des contraintes techniques l'empêchent de proposer aux SNM tiers de distribuer l'ensemble des produits tarifaires disponibles sur son site internet ;
 - il ne s'est jamais opposé par principe à la distribution du Navigo Liberté + par le site internet « Bonjour RATP », mais que RSS n'a jamais formulé de demande en ce sens et, pour ce qui concerne l'application « Bonjour RATP », IdFM a demandé de façon répétée à RSS de lui communiquer sa position sur l'évolution technique qu'elle souhaitait mettre en œuvre, sans obtenir de réponse.

¹⁷ Les forfaits annuels visés sont : le Navigo Annuel, l'Imagine R Junior, l'Imagine R scolaire et l'Imagine R étudiant.

b. Analyse de l'Autorité

i. Sur l'atteinte grave aux exigences des articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du code des transports

73. Premièrement, et comme indiqué aux points 7 à 11 de la présente décision, il résulte de l'article L. 1115-11 du code des transports que, à la condition que le gestionnaire de services dispose d'un service numérique de vente, un fournisseur de SNM peut « de droit » délivrer les produits tarifaires des services réguliers de transport public de personnes que ce gestionnaire organise, étant précisé, à ce stade de l'instruction, que la lettre de cet article n'apporte aucune restriction particulière à l'étendue des produits tarifaires couverts par ces dispositions¹⁸.
74. Deuxièmement, il n'est pas contesté qu'IdFM dispose d'un service numérique de vente et constitue, au sens des articles L. 1115-10 et L. 1115-11 du code des transports, le gestionnaire des services réguliers de transport public de personnes auquel il incombe (i) de conclure le contrat prévu au III de l'article L. 1115-10 – afin de définir les modalités techniques et financières de vente des produits tarifaires, selon des conditions « raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées » – et (ii) de fournir aux SNM une interface d'accès à son service numérique de vente¹⁹.
75. Troisièmement, et à ce titre, IdFM a élaboré un contrat-type, dénommé « contrat Pack V0 », dont l'objet est de « définir les modalités techniques et financières permettant l'accès du service numérique de vente d'Île-de-France Mobilités aux usagers du service numérique multimodal [...] »²⁰. L'article 1.1 de ce contrat précise que « [l]'article 28 de la Loi d'Orientation des Mobilités prévoit que le gestionnaire de services met à disposition des Services Numériques Multimodaux une interface permettant l'accès à son service numérique de vente. / Au sens de cet article, Île-de-France Mobilités est entendu comme gestionnaire de services ».
76. Comme le précise le rapport de la délibération d'approbation de ce contrat-type, IdFM met à disposition, par ce contrat, « sa brique Canal Mobile²¹, qui permet l'achat de titres sur une application mobile puis leur chargement sur une carte Navigo ou leur dématérialisation dans le smartphone. Le périmètre du contrat Pack V0 concerne donc les produits vendus par Île-de-France Mobilités sur son Canal Mobile, à la date de signature du contrat »²².
77. Ce contrat-type, à partir duquel a été conclu celui passé avec RSS le 5 juin 2023 (et qui a fait l'objet d'un avenant n° 1 le 10 juin 2024), liste les produits tarifaires IdFM que le fournisseur de SNM est autorisé à délivrer²³.

¹⁸ À la différence de la première version du projet de loi d'orientation des mobilités déposée au Sénat, qui prévoyait que l'accès au service numérique de vente « permet au moins l'achat d'un titre de transport faisant partie de la gamme des titres destinés aux voyageurs occasionnels », et à laquelle se rapportent les extraits des travaux parlementaires dont se prévaut IdFM.

¹⁹ Étant par ailleurs précisé que les seuils de chiffre d'affaires et de date d'existence auxquels est conditionnée l'obligation, pour un gestionnaire de service, de fournir une interface d'accès à son service numérique de vente, ne sont pas applicables à une AOM. Sur l'ensemble de ces sujets, voir les points 9 à 11 de la présente décision.

²⁰ Article 3 du contrat-type Pack V0 approuvé le 28 juin 2023, pièce IdFM produite en réponse à la mesure d'instruction n° 1.

²¹ Aux termes de l'article 1.1. du contrat Pack V0, le « Canal Mobile » est défini comme « [l]'interface numérique nécessaire à l'intégration du service d'achat de titres d'Île-de-France Mobilités sur mobile. / Le service Canal Mobile permet l'achat et le rechargement de titres de transport en commun d'Île-de-France Mobilités sur passe Navigo ainsi que l'achat et la dématérialisation sur support NFC de ces titres de transport ». Parfois désigné aussi « solution Canal Mobile » ou « brique Canal Mobile », le « Canal Mobile » constitue le service numérique de vente et les interfaces liées, qu'IdFM met à disposition des applications mobiles pour leur permettre de délivrer ses produits tarifaires.

²² Rapport n° 20220217-039 du 17 février 2022, pièce IdFM produite en réponse à la mesure d'instruction n° 1.

²³ Article 3.3 du contrat Pack V0, tel que modifié par l'avenant 1, et article 2.1 de l'annexe 1 du contrat (pièces RSS n° 16 et 36).

78. Quatrièmement, il est acquis (i) qu'IdFM a développé en 2019 un produit tarifaire intitulé « Navigo Liberté + », permettant aux usagers d'utiliser les services réguliers de transport public organisés par IdFM (notamment les réseaux de train, tramway, métropolitain, bus, et réseau express régional)²⁴ ; (ii) que ce produit tarifaire n'est pas couvert par le contrat Pack V0 ; (iii) que, jusqu'en juin 2025, ce produit tarifaire était uniquement disponible sur carte physique (sa souscription pouvant être réalisée en agence ou depuis le site internet d'IdFM) et non via le « Canal Mobile » précité.
79. Cinquièmement, s'il résulte de ce qui précède que, jusqu'en juin 2025, aucune application mobile, y compris celle d'IdFM, ne permettait la souscription dématérialisée du Navigo Liberté + sur smartphone – *exception faite des tests antérieurs à la mise en production de la distribution numérique du Navigo Liberté + sur l'application d'IdFM ou « bêta-tests »* – il n'est pas contesté (i) que ce produit tarifaire est disponible, depuis le 23 juin 2025, par voie dématérialisée, sur l'application mobile IdFM et (ii) que cette application est aujourd'hui la seule application mobile à pouvoir délivrer ce produit de manière dématérialisée et à permettre à l'utilisateur d'utiliser directement son smartphone pour valider en borne le Navigo Liberté +. En outre, et comme cela sera exposé plus précisément ci-après (cf. infra *ii*), il apparaît que le Navigo Liberté + est récemment devenu un produit tarifaire majeur de la billettique francilienne.
80. Il résulte de tout ce qui précède qu'en ne permettant pas, depuis le 23 juin 2025, de fournir à RSS et aux autres SNM qui en auraient fait la demande, une interface permettant l'accès de l'utilisateur au système numérique de vente d'IdFM pour le produit tarifaire « Navigo Liberté + », le contrat Pack V0 porte une atteinte grave :
- d'une part, au droit dont dispose le fournisseur de SNM, en application de l'article L. 1115-11 précité, de délivrer un produit tarifaire de services réguliers de transport public de personnes organisés par IDFM, dans la mesure où, par ailleurs, ledit produit est désormais intégré à la solution « Canal Mobile » d'IdFM ;
 - d'autre part, au caractère équitable que doivent revêtir les conditions du contrat conclu entre le gestionnaire de services et le fournisseur de SNM en application du III de l'article L. 1115-10 du code des transports, dès lors que ce produit tarifaire est disponible, depuis le 23 juin 2025, uniquement sur l'application mobile IdFM, ce qui place cette dernière dans une situation d'exclusivité de nature à lui conférer un avantage significatif, compte tenu de l'attractivité de ce produit tarifaire (voir infra *ii*), sur les autres fournisseurs de SNM.

ii. Sur l'atteinte immédiate aux exigences des articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du code des transports

81. Premièrement, il résulte des pièces du dossier que le Navigo Liberté + – lancé en novembre 2019 à Paris et en petite couronne pour des trajets à l'unité en post-paiement – a connu deux récentes évolutions majeures, qui font de ce produit l'une des grandes composantes de la réforme tarifaire et de la « révolution billettique » lancées par IdFM en début d'année 2025²⁵.
82. D'une part, depuis le 1^{er} janvier 2025, le Navigo Liberté + a été généralisé à toute l'Île-de-France, concomitamment à la mise en place de la tarification unique (2,5 € pour les déplacements en métro, train et RER, quelle que soit l'origine-destination, et 2 € pour les déplacements en bus, tram et tram-trains). Ainsi, désormais, tout usager francilien peut bénéficier de ce produit et de sa tarification avantageuse (en l'occurrence une réduction de l'ordre de 20 % par rapport au prix des tickets uniques²⁶).

²⁴ Dossier de presse d'IdFM de mai 2025, pièce RSS n° 58-1.

²⁵ Communiqué de presse d'IdFM du 18 septembre 2024 et dossier de presse d'IdFM de mai 2025, pièces RSS n° 53 et 58-1.

²⁶ Communiqué de presse d'IdFM du 18 septembre 2024 et dossier de presse d'IdFM de mai 2025, pièces RSS n° 53 et 58-1.

83. Le succès de ce produit, et le fort engouement dont il fait l'objet depuis la réforme tarifaire, est dûment établi, dès lors qu'IdFM indique que « [d]epuis sa généralisation à l'ensemble de l'Île-de-France, Liberté + a connu une explosion de son nombre d'adhérents : de 500 000 usagers en octobre 2024 à près de 1,2 millio[n] fin avril 2025 »²⁷, puis 1,3 million au début du mois de juin 2025²⁸.
84. D'autre part, alors qu'il était jusqu'alors uniquement accessible sur support physique, le Navigo Liberté + est disponible, depuis le 23 juin 2025, par voie dématérialisée, sur l'application mobile IdFM – et uniquement sur celle-ci. À ce titre, IdFM indique que l'arrivée du Liberté + sur smartphone en juin 2025 « marquera la fin de la révolution tarifaire et de l'évolution sur 10 ans de la billettique francilienne »²⁹.
85. Deuxièmement, il résulte des pièces du dossier qu'il existe un potentiel significatif de souscription dématérialisée du Navigo Liberté + à brève échéance dès lors que :
- d'une part, les débouchés du produit tarifaire Navigo Liberté +, en tant que tel, restent importants, compte tenu du « potentiel [...] immense » que représente les « 3 millions de Franciliens [qui] prennent les transports de manière occasionnelle »³⁰, ce que confirme le fait que 70 % des utilisateurs du Navigo Liberté + sont d'anciens utilisateurs des tickets à l'unité³¹ ;
 - d'autre part, les débouchés de dématérialisation de ce produit sont encore plus avérés puisque, au potentiel de nouveaux clients souscripteurs du Navigo Liberté +, s'ajoute le potentiel de la quasi-totalité des utilisateurs de ce produit qui, ayant souscrit celui-ci sous forme de carte physique, devront recourir à un SNM pour accéder à sa version dématérialisée, cette dernière n'étant disponible que par la souscription d'un contrat distinct³².
86. Troisièmement, si IdFM soutient, dans sa note en délibéré, que seules environ 66 000 souscriptions dématérialisées du Navigo Liberté +, dans l'application IdFM, auraient été enregistrées en juin et début juillet 2025, ce qui ne représenterait que 3 % des 1,845 million de titres vendus par RSS au mois de juin, ces deux chiffres ne peuvent utilement être mis en perspective l'un avec l'autre, dès lors que le Navigo Liberté + constitue, pour chaque usager, le support unique de validation d'un ensemble de trajets réalisés sur tout le mois.
87. Par conséquent, eu égard tant à la circonstance que le Navigo Liberté + est récemment devenu un produit tarifaire majeur de la billettique francilienne, qu'au fort potentiel – notamment à court terme – de souscription de ce produit par voie dématérialisée, l'exclusivité consentie à l'application mobile IdFM depuis le 23 juin 2025 présente un risque avéré et immédiat de captation massive d'usagers, difficilement réversible³³, au profit de cette seule application mobile et au détriment des autres fournisseurs de SNM.
88. Il résulte de ce qui précède que l'atteinte grave établie au point 80 présente par ailleurs un degré d'immédiateté, et donc d'urgence, suffisamment caractérisé au sens de l'article L. 1263-5 du code des transports pour justifier, le cas échéant, le prononcé de mesures conservatoires.

²⁷ Dossier de presse d'IdFM de mai 2025, pièce RSS n° 58-1.

²⁸ Interview de la présidente d'IdFM, pièce RSS n° 61.

²⁹ Dossier de presse d'IdFM de mai 2025, pièce RSS n° 58-1.

³⁰ Interview de la présidente d'IdFM, pièce RSS n° 61.

³¹ Dossier de presse d'IdFM de mai 2025, pièce RSS n° 58-1.

³² Annexe 1 à la réponse à la mesure d'instruction n° 3 adressée à IdFM : « En fonction du type de support, le canal de souscription diffère. / o support carte : sur le site interne IDFM ou en agence (système billettique géré par Comutitres) ; / o support dématérialisé sur téléphone : l'Application Mobile d'IDFM (système billettique IDFM) / Si l'utilisateur souhaite les deux supports, deux souscriptions devront être effectuées entraînant la création de deux contrats distincts ».

³³ Les coûts de changement encourus par l'utilisateur – appropriation d'une nouvelle interface, transfert et reconfiguration des données, personnalisation – peuvent diminuer drastiquement son incitation à migrer vers une application aux mêmes fonctionnalités. Cette inertie conférerait au premier entrant un avantage structurel et rendrait sa part de marché quasi irréversible.

iii. Sur les objections soulevées par IdFM pour justifier l'absence de dématérialisation du Navigo Liberté + sur l'application Bonjour RATP

89. Premièrement, IdFM soutient que RSS aurait tardé à lui faire connaître le choix du scénario technique qui aurait sa préférence dans la perspective de la dématérialisation du Navigo Liberté +.
90. Il ressort toutefois des pièces du dossier que :
- de première part, la question de la possibilité, pour le SNM de RSS, de délivrer l'ensemble des produits tarifaires IdFM, notamment le Navigo Liberté +, a été soulevée par RSS au moins dès le mois de décembre 2022³⁴ ;
 - de deuxième part, en juillet 2023, RSS a exprimé à IdFM, qui ne le conteste pas, sa préférence, parmi différents scénarios possibles évoqués, pour la mise en œuvre du scénario de développement du Navigo Liberté + dans l'application SNM, correspondant à une intégration de la souscription et de la distribution dans le SNM (dit « scénario 3 ») ;
 - de troisième part, si RSS a été relancée pour fournir une réponse définitive sur le scénario retenu à partir de juillet 2023, il apparaît que, parallèlement, IdFM a régulièrement fait valoir un calendrier très incertain du déploiement du Navigo Liberté + et des risques de glissement de calendrier, et ce y compris en début d'année 2025 où IdFM n'a pas été en mesure d'apporter d'éléments précis sur le calendrier de déploiement du Navigo Liberté + dans les SNM³⁵ ;
 - de quatrième part, après l'annonce de la réforme tarifaire, RSS a, par courrier du 6 décembre 2024³⁶, demandé à IdFM à pouvoir proposer la souscription et la distribution du Navigo Liberté + toutes zones sur le site Bonjour RATP dès le 1^{er} janvier 2025, et sur l'application Bonjour RATP dès le mois de mars 2025 ;
 - de cinquième part, à supposer que, comme il le soutient, IdFM n'aurait pris connaissance du choix définitif de RSS sur le scénario retenu qu'à l'occasion du mémoire en réplique déposé par celle-ci en mars 2025 dans le cadre de la saisine de l'Autorité au fond, il n'apporte pas la preuve qu'il a, depuis cette échéance, adopté le comportement requis de la part d'un gestionnaire de services raisonnablement diligent placé, comme en l'espèce, dans la situation de devoir faire droit à la demande d'un SNM à pouvoir délivrer un produit tarifaire relevant de l'article L. 1115-11 du code des transports. Au surplus, IdFM reconnaît avoir « fait le choix de concentrer ses efforts, jusqu'à présent, dans l'intérêt des usagers, sur la stabilisation du NL +, plutôt que dans l'accompagnement des SNMs dans le développement de cette solution non stabilisée »³⁷ ;
 - de sixième part, il résulte de la combinaison de l'article 6.3 de l'annexe 1 du contrat Pack V0 – selon laquelle une « évolution sur le service Canal Mobile est implémentée en premier dans l'application [IdFM], afin que les SNM puissent commencer leurs travaux d'intégration sur une évolution déjà testée et validée »³⁸ – et de la réponse d'IdFM à la mesure d'instruction n° 3 – dont il résulte que, du fait de sa complexité et de sa nature inédite, la délivrance du Navigo Liberté + implique une évolution sur le service Canal Mobile – que, à les supposer établies, les négligences de RSS n'auraient en tout état de cause pas évité l'exclusivité temporaire consentie au bénéfice de l'application IdFM pour la souscription dématérialisée du Navigo Liberté +.

³⁴ Courrier RSS à IdFM du 15 décembre 2022, pièce RSS n° 9.

³⁵ Sur tous ces points, voir notamment pièce IdFM n° 26-a et pièces RSS n° 65, 70, 74-a, 71, 72 et 68.

³⁶ Pièce RSS n° 46.

³⁷ Réponse à la mesure d'instruction n° 3.

³⁸ Pièce RSS n° 36.

91. Compte tenu de ce qui précède, les éventuelles négligences de RSS ne sauraient être utilement invoquées par IdFM.
92. Deuxièmement, IdFM fait état de problèmes techniques durant les phases de tests du déploiement du Navigo Liberté +, dont certains resteraient à résoudre lors de la mise en production sur sa propre application.
93. Toutefois, et de première part, l'Autorité relève que cette circonstance n'a pas empêché IdFM de mettre en production auprès du grand public la distribution du Navigo Liberté + sur son application.
94. De deuxième part, elle relève qu'IdFM n'explique pas en quoi la phase de test post-production ne pourrait être réalisée que sur son application dans un premier temps.
95. De troisième part, si IdFM fait état de problèmes techniques qui justifieraient que la mise en production du Navigo Liberté + ne peut être proposée à l'ensemble des SNM en raison d'une forte instabilité du service numérique de vente, l'Autorité relève que cela ne l'empêche pas pour autant de prévoir, pour le mois de septembre 2025, une campagne médiatique « massive »³⁹ portant sur le Navigo Liberté + disponible tant sur carte physique sans contact que sur application mobile, de sorte que les difficultés techniques dont fait état IdFM ne lui paraissent pas décisives ou insurmontables.
96. De quatrième part, IdFM n'explique pas, à ce stade de l'instruction, ce qui justifierait que le Navigo Liberté + dématérialisé rencontre davantage de difficultés (relatives aux impayés, à la fraude aux relevés d'identité bancaire ou à la validation du parcours clients afin d'établir la facturation finale) que la carte physique.
97. Il résulte de tout ce qui précède que la circonstance que l'application mobile IdFM soit la seule à pouvoir délivrer le Navigo Liberté + constitue une atteinte grave et immédiate, au sens de l'article L.1263-5 du code des transports, aux exigences des articles L. 1115-10 et L. 1115-11 du même code, sans qu'IdFM ne puisse utilement se prévaloir d'éventuelles négligences de RSS ou d'obstacles techniques décisifs ou insurmontables.

c. Mesures conservatoires prononcées

98. Dans ces circonstances, l'Autorité considère que dans l'attente de la décision au fond, des mesures conservatoires doivent être prononcées afin que les fournisseurs de SNM puissent négocier avec IdFM, dans un cadre équitable et transparent, les conditions leur permettant de délivrer le Navigo Liberté +.
99. **Premièrement, il est enjoint à IdFM, dans un délai maximum de quinze (15) jours calendaires à compter de la notification de la présente décision, de fournir à RSS, ainsi qu'à l'ensemble des fournisseurs de SNM ayant conclu un contrat Pack V0 :**
 - (i) **D'une part, l'ensemble de la documentation technique nécessaire au développement, par ces fournisseurs de SNM, de solutions permettant de délivrer le Navigo Liberté +.**

Cette documentation devra inclure l'ensemble des informations nécessaires au développement :

 - d'une solution permettant la délivrance intégrale du Navigo Liberté + dématérialisé, dans les mêmes conditions que celles proposées par l'application mobile d'IdFM, s'agissant aussi bien de sa souscription, que de sa gestion⁴⁰ et sa dématérialisation sur téléphone (« scénario 3 » discuté entre les parties) ; et

³⁹ Pièce RSS n°76.

⁴⁰ La gestion comprend une synthèse des souscriptions réalisées et de l'encours, un lien de téléchargement des factures et des alertes en cas d'impayés et de trajets incomplets.

- de toutes autres solutions pouvant être mises en place à titre transitoire par les fournisseurs de SNM qui en feraient la demande, dans l'attente du scénario 3 précité, permettant par exemple (i) la souscription et la dématérialisation du Navigo Liberté + sur téléphone, tant que la gestion de ce produit tarifaire par les SNM n'est pas disponible ou encore (ii) de renvoyer les usagers des applications mobiles des SNM vers le site d'IdFM en ayant recours à un *webview*⁴¹ pour la délivrance du Navigo Liberté + (« scénario 1b » discuté entre les parties).

(ii) **D'autre part, des explications relatives aux difficultés techniques persistantes qu'IdFM a indiqué rencontrer lors de l'instruction, pour permettre à RSS et aux autres fournisseurs de SNM de délivrer le Navigo Liberté +**, comprenant notamment les informations suivantes :

- le détail des anomalies rencontrées lors de la phase de mise en production⁴² du Navigo Liberté + auprès de tous les usagers sur l'application mobile IdFM et le calendrier de résorption de ces dernières ;
- le détail du problème de synchronisation rencontré entre les deux SNV d'IdFM, relatifs aux applications mobiles SNM (SIS), d'une part, et au site internet (SIG), d'autre part, ainsi que les raisons pour lesquelles ce problème n'a pas été identifié lors de la phase de bêta-test⁴³ ;
- les raisons, notamment techniques, pour lesquelles les fournisseurs de SNM ne peuvent pas accéder au Navigo Liberté + *via* le SIS, afin de permettre la délivrance de ce titre sur leurs applications mobiles, dès lors que les fonctionnalités liées à (i) la souscription, (ii) la transmission du mandat de prélèvement et (iii) l'enregistrement des données de validation du Navigo Liberté + sont disponibles sur le SIS, ce qui permet à l'application mobile d'IdFM de proposer ce produit tarifaire ;
- les difficultés supplémentaires liées à la gestion du Navigo Liberté + dématérialisé, par rapport à celles qui sont rencontrées pour la gestion du support physique Navigo Liberté +, s'agissant notamment de la mise en œuvre de l'autorisation de prélèvement, de la validation du parcours client et de la facturation, en précisant :
 - de manière générale, les difficultés spécifiquement liées à la dématérialisation du Navigo Liberté + et les raisons pour lesquelles celles-ci n'avaient pas pu être anticipées, le cas échéant ;
 - les raisons pour lesquelles le problème relatif au mécanisme de prélèvement (identification d'un risque de fraude au relevé d'identité bancaire et mise en place d'un nouveau parcours de signature du mandat de prélèvement SEPA) ne s'est pas produit pour la vente en ligne des supports physiques depuis le site internet d'IdFM ;
 - le cas échéant, les différences existantes en termes de gestion des impayés entre le support physique et le support dématérialisé ;

⁴¹ Un *webview* constitue un composant d'une application mobile permettant d'afficher une page internet. Il permet de renvoyer un utilisateur vers un site internet sans que ce dernier ait l'impression d'avoir quitté l'application mobile.

⁴² La phase de production correspond à la phase durant laquelle le produit tarifaire devient disponible sur une application SNM pour l'ensemble des usagers.

⁴³ Correspondant à la phase de test réalisée par de vrais utilisateurs, en conditions réelles, avant la mise en production du produit tarifaire. Elle implique des panels d'usagers de plus en plus importants. À l'étape finale de cette phase de test, quelques milliers d'usagers étaient concernés.

- la nature et l'ampleur des instabilités liées à la distribution dématérialisée du Navigo Liberté+ et les raisons ayant conduit IdFM à permettre la dématérialisation de ce titre avant la résolution de ces instabilités ;
 - les mesures prises par IdFM pour résoudre ces instabilités, le calendrier y afférent et l'ensemble des éléments précis et pertinents justifiant qu'aucune souscription dématérialisée du Navigo Liberté+ ne pourrait être réalisée par d'autres fournisseurs de SNM qu'IdFM avant 2027, comme indiqué par les représentants d'IdFM lors de la séance publique du 22 juillet 2025.
100. Il est également enjoint à IdFM de communiquer à l'Autorité, sous les mêmes délais, l'ensemble de la documentation et des informations transmises aux fournisseurs de SNM.
101. **Deuxièmement, il est enjoint à IdFM, dans un délai maximum de deux (2) mois à compter de la notification de la présente décision, d'établir un plan, négocié de bonne foi avec RSS et l'ensemble des autres fournisseurs de SNM ayant conclu un contrat Pack V0 qui en auront fait la demande, de déploiement du Navigo Liberté+ sur l'ensemble des applications mobiles desdits fournisseurs.**
102. Ce plan de déploiement devra :
- préciser les différentes phases de déploiement et le calendrier raisonnable et précis qu'IdFM s'engage à respecter pour permettre aux fournisseurs de SNM de délivrer le Navigo Liberté+ dans les mêmes conditions techniques que sur le SNM d'IdFM, s'agissant aussi bien de sa souscription, que de sa gestion et sa dématérialisation sur téléphone ;
 - prévoir la possibilité de mettre en œuvre, à la demande des fournisseurs de SNM, des solutions transitoires plus rapides, à l'instar du « scénario 1b » susmentionné ;
 - inclure une annexe comprenant, sous forme de tableau, l'ensemble des éléments justifiant les délais retenus par IdFM pour les différentes phases de déploiement⁴⁴ ainsi que les remarques formulées par les fournisseurs de SNM en réponse, le cas échéant.
103. Durant la phase de négociation, IdFM veillera à répondre à l'ensemble des questions transmises par les fournisseurs de SNM dans les meilleurs délais.
104. En outre, afin d'assurer un suivi du respect de ces injonctions et de leurs échéances et, partant, d'assurer un effet utile aux mesures conservatoires prononcées, l'Autorité sera mise en copie des échanges entre les parties. IdFM fournira ainsi, à l'appui de ce suivi, chaque semaine à compter du début des négociations, une copie de l'ensemble des échanges et des comptes-rendus de réunions menés avec les fournisseurs de SNM, relatifs à l'élaboration de ce plan de déploiement.
105. En tout état de cause, si elle l'estime nécessaire au regard du plan de déploiement résultant de ces négociations, l'Autorité se réserve la possibilité, afin de s'assurer du respect des exigences des articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du code des transports, d'adopter des mesures supplémentaires dans le cadre de sa décision au fond (selon le sens qui sera donné à celle-ci). Ces mesures pourraient consister, le cas échéant, à (i) fixer un délai au-delà duquel IdFM aura l'obligation de permettre aux SNM la délivrance intégrale du Navigo Liberté+ dans les mêmes conditions que celles proposées par l'application mobile d'IdFM, sans exclure d'(ii) enjoindre à IdFM de suspendre la délivrance du Navigo Liberté+ sur l'application mobile IdFM tant que les autres SNM n'auront pas la possibilité effective de délivrer ce produit tarifaire dans les mêmes conditions.

⁴⁴ Ces différentes phases comprennent notamment les phases (i) d'expression de besoin, (ii) de développement (iii) de recettes informatiques (le test d'acceptation ou recette informatique constituant une phase de développement des projets, visant à assurer formellement que le produit est conforme aux spécifications) et (iv) de bêta-tests.

106. **Troisièmement**, il est enjoint à IdFM, à compter de la notification de la présente décision, et jusqu'à ce que l'ensemble des applications mobiles des fournisseurs de SNM signataires du contrat Pack V0 qui ont fait la demande susvisée, soient en mesure de permettre à leurs usagers de bénéficier, *a minima*, de la fonctionnalité de souscription d'un Navigo Liberté + et de sa dématérialisation sur téléphone, de suspendre toute campagne de communication, quel qu'en soit le support (physique, digital, etc.), relative à la distribution dématérialisée du Navigo Liberté +.

2.2.2. Sur la demande tendant à enjoindre à IdFM de supprimer le droit de priorité dont bénéficie le SNM d'IdFM pour la mise en œuvre des innovations, de la communication et de la promotion d'autres produits

a. Arguments des parties

107. À l'appui de ses demandes telles que rappelées au paragraphe 1.2.3, RSS soutient notamment que :

- le contrat Pack V0 impose des droits de priorité au bénéfice des SNM d'IdFM qui leur confèrent un avantage concurrentiel sur les autres SNM en violation des exigences du III de l'article L. 1115-10 du code des transports ;
- les articles 6.3 et 6.3.4 de l'annexe 1 du contrat Pack V0 permettent à IdFM de réserver, en priorité, à ses SNM, les évolutions et nouvelles fonctionnalités de son SNV pour la distribution de l'ensemble des titres de transport, avant de les mettre à disposition des autres SNM ;
- IdFM a donné une priorité à son SNM pour le lancement de la distribution du Navigo Liberté + sur son site internet et sur l'application Île-de-France Mobilités ;
- l'article 8.4 du contrat Pack V0 permet à IdFM de réserver à son propre SNM la communication sur les nouvelles offres et les nouveaux services du SNV d'IdFM ;
- IdFM a mené une campagne de communication massive afin de promouvoir la réforme tarifaire et le titre Navigo Liberté + en faisant référence uniquement à son application mobile ;
- aucun calendrier d'exécution n'est prévu dans le contrat Pack V0 pour les autres SNM après le lancement des nouvelles fonctionnalités ou la communication prioritaire sur le SNM d'IdFM.

108. IdFM soutient notamment que :

- la primauté accordée au SNM d'IdFM n'a que pour objet de tester, stabiliser et valider les évolutions technologiques. L'article 6.3 de l'annexe n° 1 du contrat Pack V0 précise ainsi que les évolutions du Canal Mobile doivent, dans un premier temps, être testées dans l'application mobile d'IdFM avant de pouvoir être déployées, dans un second temps, à grande échelle ;
- les tests grandeur réelle en phase de production ne peuvent être menés que sur son application afin de s'assurer du bon fonctionnement du service et de le stabiliser en y apportant les correctifs nécessaires le cas échéant ;
- la priorité de communication prévue à l'article 8.4 du contrat Pack V0 ne concerne que la sortie de nouvelles offres ou services d'IdFM et ne s'applique qu'en cas « d'évolutions majeures ».

b. Analyse de l'Autorité

109. En premier lieu, il ressort de l'instruction que l'article 6.3 de l'annexe n° 1 du contrat Pack V0⁴⁵ doit être interprété en ce sens qu'il permet à IdFM d'implémenter les évolutions de son service Canal Mobile en priorité sur son application mobile afin de réaliser des tests grandeur réelle en phase de production⁴⁶.
110. Si IdFM expose que cette priorité a pour objet de tester, stabiliser et valider ces évolutions, elle n'apporte pas, à ce stade de l'instruction, d'éléments suffisants, y compris de calendrier, permettant de justifier l'exclusivité qu'elle se réserve, pour une période indéterminée, pour la réalisation de tests grandeur réelle.
111. L'Autorité relève, à cet égard, qu'avant la réalisation des tests grandeur réelle, l'article 6.3.2 de l'annexe 1 du contrat Pack V0 prévoit que les évolutions majeures de la solution Canal Mobile sont testées, fonctionnellement et en préproduction, en *priorité* par l'application IdFM avant les autres SNM. Cette étape semble avoir pour objet, du point de vue d'IdFM, de fixer les exigences techniques d'intégration à la solution Canal Mobile auxquelles devront se conformer les autres SNM, qui doivent alors obtenir un agrément fonctionnel et technique prévu à l'article 5, conformément à l'article 6.2.2 de l'annexe 1 du contrat Pack V0.
112. L'Autorité estime ainsi que rien ne semble justifier, en l'état de l'instruction, que les autres applications SNM ne puissent pas participer aux tests grandeur réelle, d'autant plus qu'une fois ouverts à l'ensemble des usagers, ces tests – y compris s'agissant d'un produit, tel que le Navigo Liberté +, qu'IdFM considère toujours « à l'état de "projet" et non stabilisé »⁴⁷, ces tests s'apparentent à une mise en production complète⁴⁸ dont ne profite que la seule application IdFM.
113. Pour autant, l'Autorité constate que, d'une part, l'AOM IdFM ne prévoit pas, à court terme, d'innovation impliquant une autre évolution majeure sur le service Canal Mobile, d'autre part, que le Navigo Liberté +, qui constitue la dernière évolution majeure en date, est de fait déjà « *implémentée en premier dans l'application [IdFM]* ». Par conséquent l'Autorité considère que le prononcé d'une mesure conservatoire tendant, par exemple, à la suspension de l'application des clauses visées aux points 109 et 111, serait dépourvu d'effet utile s'agissant du Navigo Liberté +, l'existence d'une atteinte immédiate aux exigences des articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du code des transports n'étant, par ailleurs, pas suffisamment caractérisée s'agissant d'éventuels autres nouveaux produits tarifaires.
114. En second lieu, l'article 8.4 du contrat Pack V0 permet à IdFM de communiquer, de façon prioritaire, pour les sorties de nouvelles offres ou de nouveaux services qui constituent des évolutions majeures, c'est-à-dire lorsqu'elles apportent des nouvelles fonctionnalités voire peuvent restructurer une partie de l'application mobile⁴⁹.

⁴⁵ L'article 6.3 de l'annexe n° 1 prévoit notamment qu'« [u]ne évolution sur le service Canal Mobile est implémentée en premier dans l'application Île-de-France Mobilités afin que les SNM puissent commencer leurs travaux d'intégration sur une évolution déjà testée et validée » (Pièce RSS n° 36).

⁴⁶ Réponse d'IdFM à la mesure d'instruction n° 3.

⁴⁷ Réponse d'IdFM à la mesure d'instruction n° 3.

⁴⁸ Du fait notamment des « bugs » de nature comparable et des flux d'usagers du même ordre.

⁴⁹ Contrat Pack V0 dans sa version signée en date du 5 juin 2023, pièce RSS n° 1 bis : « Île-de-France Mobilités est toujours le premier à pouvoir communiquer au sujet de la sortie de ses nouvelles offres ou de ses nouveaux services lorsque celles-ci font l'objet d'évolution majeure. Pour rappel, on entend par évolution majeure une évolution qui apporte de nouvelles fonctionnalités, voire peut restructurer une partie de l'application. Ces dernières pouvant nécessiter une modification structurante sur une ou plusieurs composantes de la solution (ex : HCE). Cette clause doit s'appliquer dans un délai raisonnable qui sera arbitré lors d'un comité de gouvernance dédié. »

115. S'il apparaît, en l'état actuel de l'instruction, qu'IdFM n'apporte pas de justifications suffisantes à l'existence d'une telle clause, laquelle pourrait être de nature à la favoriser indûment par rapport aux autres SNM, l'Autorité relève néanmoins que :

- RSS ne démontre pas de façon suffisamment probante l'existence d'une « *atteinte immédiate* » qui justifierait le prononcé d'une mesure conservatoire ;
- s'agissant plus particulièrement du Navigo Liberté +, l'application de l'article 8.4 précité ne constitue pas, en tant que telle, la cause de l'avantage dont bénéficierait IdFM en termes de communication sur ce produit, ledit avantage procédant plutôt de l'exclusivité de fait dont dispose aujourd'hui, sur le plan technique, l'application mobile IdFM pour délivrer ce produit tarifaire de manière dématérialisée.

116. En conséquence, il convient de rejeter la demande formulée par RSS.

2.2.3. Sur la demande tendant à supprimer l'obligation de faire valider par IdFM les plans de communication de RSS, et le cas échéant des autres SNM

a. Arguments des parties

117. À l'appui de ses demandes telles que rappelées au paragraphe 1.2.3, RSS soutient notamment que :

- le contrat Pack V0 contraint sa communication, au bénéfice du SNM d'IdFM, ce qui viole les exigences du III de l'article L. 1115-10 du code des transports ;
- elle est empêchée de promouvoir librement ses activités de SNM, dès lors que l'article 8.3.1 de l'annexe 1 du contrat Pack V0 prévoit un mécanisme de validation préalable, par IdFM, de l'ensemble des projets de communication de RSS ;
- IdFM dispose d'informations sensibles sur la stratégie commerciale de RSS et peut orienter la stratégie commerciale de son propre SNM au regard de ces informations.

118. IdFM soutient notamment que :

- aux termes de l'article 8.3.1 du contrat Pack V0, seuls les projets de communication portant sur la brique d'achat⁵⁰ doivent être communiqués, dans un délai raisonnable, pour avis d'IdFM, qui ne dispose pas d'un droit de veto sur ces projets ;
- cet article prévoit uniquement une transmission préalable des plans de communication ayant pour objectif de garantir le bon fonctionnement des systèmes informatiques et applicatifs transverses d'IdFM, IdFM ne pouvant, dans ce cadre, qu'émettre des préconisations ;
- une obligation de confidentialité pèse sur IdFM en vertu de l'article 7.6 du Pack V0.

⁵⁰ La brique d'achat est un composant de la « solution Canal Mobile » ou de la « brique Canal Mobile » qui permet l'action d'achat à proprement parler de produits tarifaires. Elle est à distinguer des autres briques permettant des fonctionnalités qui n'interviennent pas directement dans l'action d'achat, telles que le calculateur d'itinéraire le cas échéant. Ainsi seuls les projets de communication qui impacteront la brique d'achat, notamment ceux visant à promouvoir la vente de produits tarifaires, sont concernés par l'article 8.3.1.

b. Analyse de l'Autorité

119. En premier lieu, l'article 8.3.1 de l'annexe 1 du contrat Pack V0, dont se prévaut RSS, prévoit les conditions dans lesquelles RSS (i) fait ses meilleurs efforts pour transmettre à IdFM, un plan de communication présentant les principales campagnes de communication prévues sur la promotion des produits billettiques IdFM, et (ii) transmet dans la mesure du possible les projets de communication d'importance relatifs aux produits billettiques IdFM⁵¹, au plus tard 6 semaines à l'avance, afin qu'IdFM analyse l'impact et les charges induites par ces projets sur les systèmes d'information et applicatifs d'IdFM. Passé ce délai de 6 semaines, RSS s'engage (i) à échanger avec IdFM pour analyser les impacts induits et, si un projet est à fort risque pour les systèmes et applicatifs d'IdFM, (ii) à prendre en compte, dans la définition des modalités retenues pour la mise en œuvre du projet, la préconisation de report qui serait formulée par IdFM.
120. En deuxième lieu, il résulte de l'article 8.3.1 du contrat Pack V0 (et non de l'annexe 1 de celui-ci), dont se prévaut IdFM dans ses écritures en défense, et tel que modifié par l'avenant n° 1, que RSS doit partager avec IdFM les grandes lignes des projets de communication relatifs à la brique d'achat d'IdFM, une à deux semaines à l'avance, selon la nature du support de communication, et ce en vue d'un avis consultatif d'IdFM, réputé positif en cas de silence de ce dernier⁵².
121. Il résulte de ce qui précède (i) que, contrairement à ce qui est soutenu par RSS, ces clauses n'instaurent pas expressément un mécanisme de « validation », mais de transmission préalable des projets et plan de communication dans les conditions susvisées ; (ii) que si, s'agissant des projets de communication relatifs aux produits billettiques IdFM, il existe un doute sur la portée exacte de l'obligation pesant sur RSS de mettre en œuvre la préconisation formulée par IdFM, ce dernier justifie l'application de cette clause par des considérations techniques dont il n'apparaît pas, en l'état actuel de l'instruction, qu'elles soient manifestement infondées dans leur principe ; (iii) que si, s'agissant des projets de communication relatifs à la brique d'achat d'IdFM, le terme de « validation » était employé

⁵¹ Pièce RSS n°36 : « Le SNM fait ses meilleurs efforts pour fournir à Île-de-France Mobilités un plan de communication présentant ses principales campagnes de communication et marketing prévues pour la promotion des produits billettiques Île-de-France Mobilités en lien avec l'objectif visé ci-après. L'objectif pour Île-de-France Mobilités est de pouvoir anticiper les campagnes qui pourraient générer un pic de charge important sur les systèmes informatiques et applicatifs d'Île-de-France Mobilités. / Pour chaque projet de communication d'importance relatif aux produits billettiques d'Île-de-France Mobilités prévu par le SNM, il transmet dans la mesure du possible également la planification à Île-de-France Mobilités, chacun précisant toutes les informations permettant à Île-de-France Mobilités d'appréhender le dimensionnement et les volumétries associés au projet. Le SNM envoie ces éléments conjointement à la Direction de la Communication d'Île-de-France Mobilités et aux interlocuteurs techniques du Canal Mobile. / Cet envoi préalable permettra exclusivement à Île-de-France Mobilités de prévoir les capacités techniques et organisationnelles en conséquence afin de permettre la bonne mise en œuvre du plan communication, marketing et média du SNM. / Cette transmission par le SNM intervient au plus tard 6 semaines avant le lancement envisagé du projet. / Île-de-France Mobilités analyse l'impact et les charges induites par ce projet sur les systèmes et applicatifs d'Île-de-France Mobilités. Île-de-France Mobilités partage ses conclusions au SNM lors des comités de gouvernance correspondants. / Pour tout projet de communication envisagé par le SNM passé ce délai de 6 semaines, le SNM s'engage à échanger avec Île-de-France Mobilités pour analyser les impacts induits. Si le projet de communication en question est jugé à risque fort sur les systèmes et applicatifs d'Île-de-France Mobilités, un report de cette communication sera préconisé par Île-de-France Mobilités à destination du SNM. / Le SNM s'engage à prendre en compte cette préconisation dans la définition des modalités retenues pour la mise en œuvre dudit projet de communication ».

⁵² Pièce RSS n° 16 : « Pour toutes les communications qui sont relatives à la brique d'achat d'Île-de-France Mobilités, le SNM partagera le projet de communication dans ses grandes lignes (calendrier, sujets traités) à l'avance à Île-de-France Mobilités pour avis. / Cette exigence de partage par e-mail vaut pour tous les canaux de communication externe (presse, radio, affichage, digital, social, événementiel, RP...). / Afin de permettre à Île-de-France Mobilités de faire ses retours au SNM, ce dernier s'engage à respecter un délai de partage raisonnable. Ainsi nous distinguons deux cas de figure : / ● Pour les communications digitales : le SNM s'engage à partager ses projets de communication au moins une (1) semaine avant diffusion de la communication concernée ; / ● Pour les communications physiques (affichage, événementiel...) : le SNM s'engage à partager ses projets de communication au moins deux (2) semaines avant l'impression et la mise en production des supports. / L'avis d'Île de France-Mobilités est consultatif. Sans retour de la part d'Île de France Mobilité avant les dates prévues de communication et/ou d'impression, sous réserve du respect des délais de transmission des projets de communication par le SNM précisés ci-dessus, l'avis est réputé positif ».

dans la version initiale du contrat Pack V0⁵³, ce terme n'a pas été repris dans la version du contrat telle que modifiée par l'avenant n° 1.

122. En outre, l'Autorité relève qu'aucun élément ne permet d'établir que l'application de ces stipulations ait eu, et pourrait avoir de manière imminente, des conséquences gravement préjudiciables à RSS.
123. Par conséquent, en l'état de l'instruction – et sans préjudice de l'analyse à laquelle se livrera l'Autorité dans sa décision au fond sur le caractère raisonnable, équitable, transparent et proportionné de ces clauses – il n'existe pas d'éléments suffisamment probants de nature à établir que l'application des clauses précitées serait de nature à caractériser une atteinte grave et immédiate aux exigences du III de l'article L. 1115-10 du code des transports et à justifier le prononcé d'une mesure conservatoire.

2.2.4. Sur la demande tendant à la mise en œuvre des solutions proposées par Apple pour placer tous les SNM sur un pied d'égalité dans le *Wallet*

a. Arguments des parties

124. À l'appui de ses demandes telles que rappelées au paragraphe 1.2.3, RSS soutient notamment que :

- les conditions de la dématérialisation des titres dans le *Wallet* d'Apple imposées par IdFM conduisent à un traitement inéquitable des SNM, notamment en ce qu'une fois le produit tarifaire acquis depuis l'application d'un SNM, les titres disponibles dans le *Wallet* donnent des informations ou fournissent des liens qui renvoient systématiquement vers le SNM d'IdFM au lieu de l'application SNM ayant réalisé la transaction initiale ;
- IdFM aurait mis en œuvre des pratiques dilatoires tendant à retarder la mise en place de la dématérialisation sur le *Wallet* d'Apple des titres acquis sur Bonjour RATP, et poursuivrait de telles pratiques dans la mise en œuvre des solutions proposées par Apple au début de l'année 2025 pour traiter de manière équitable les SNM dans le *Wallet*.

125. IdFM soutient notamment que :

- la demande de mesure conservatoire formulée par RSS excède l'office de l'Autorité et que le retard dans la mise en œuvre de la dématérialisation dans le *Wallet* d'Apple est imputable à RSS ;
- les opérations de vente et de rechargement dans le *Wallet* d'Apple ne confèrent aucune visibilité particulière au SNM d'IdFM et que le lien vers l'application d'IdFM a été supprimé depuis juillet 2024 ;
- il a répondu au projet de refonte du parcours client sur le *Wallet* et attend le retour de la société Apple sur ses réserves relatives à deux des trois évolutions proposées ;
- des travaux permettant d'afficher, au dos du visuel de la carte dématérialisée dans le *Wallet*, un lien de redirection vers l'application qui est à l'origine de l'installation de cette carte (« application compagnon ») ont déjà été lancés.

⁵³ Article 8.3.1 du contrat Pack V0 dans sa version signée en date du 5 juin 2023, pièce RSS n° 1 bis : « 1. « [p]our toutes les communications qui sont relatives à la brique d'achat d'Île-de-France Mobilités, le SNM doit envoyer le projet de communication dans ses grandes lignes (calendrier, visuels phares, sujets traités) à l'avance à Île-de-France Mobilités pour relecture et pour validation formelle écrite (par e-mail). Cette exigence d'information et de validation vaut pour tous les canaux de communication externe utilisés par le SNM ».

b. Analyse de l'Autorité

126. En premier lieu, si RSS fait état de ce que le parcours usagers sur le *Wallet* d'Apple serait inéquitable et privilégierait l'application IdFM, l'Autorité relève, en l'état de l'instruction que :
- la dématérialisation des produits tarifaires IdFM dans le *Wallet* présente une singularité particulière qui repose sur la juxtaposition de trois relations contractuelles bilatérales (IdFM-Apple ; Apple-RSS ; IdFM-RSS) ;
 - cette configuration ne permet pas de déterminer de manière immédiate la qualification juridique, tant du *Wallet* lui-même, que celle de chacun des trois acteurs susvisés vis-à-vis de ce *Wallet* et, par conséquent, d'identifier lequel ou lesquels de cet (ces) acteur(s) serai(en)t débiteur(s) de l'une ou l'autre des obligations prévues aux articles L. 1115-10 et L. 1115-11 du code des transports.
127. Dans ces conditions, RSS – qui, dans sa saisine au fond, émet, du reste, des incertitudes tant sur la qualification juridique du *Wallet*, que sur celle de la société Apple – n'est pas en mesure de caractériser, en l'état, une atteinte grave aux exigences des articles L. 1115-10 à L. 1115-12.
128. En deuxième lieu, si RSS soutient que les conditions de dématérialisation des produits tarifaires IdFM dans le *Wallet* d'Apple ont eu des conséquences négatives sur ses parts de marchés lors de sa mise en œuvre en juin 2024, soit il y a un an, elle n'apporte pas, en l'état de l'instruction, d'éléments suffisamment probants sur la caractérisation d'une atteinte immédiate, au sens de l'article L. 1263-5, tenant aux conséquences préjudiciables qui résulteraient spécifiquement du parcours utilisateur sur le *Wallet*. Notamment, elle ne se prévaut pas de circonstances de fait, nouvelles ou récentes, ou n'établit pas une aggravation caractérisée de sa situation qui soit de nature à justifier le prononcé d'une mesure conservatoire avant la décision au fond de l'Autorité.
129. Il résulte de ce qui précède que, en l'absence d'atteinte grave et immédiate aux exigences des articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du code des transports, la demande de mesure conservatoire tendant à ce qu'il soit enjoint à IdFM de mettre en œuvre les solutions techniques proposées par Apple pour « *placer tous les SNM sur un pied d'égalité dans le Wallet Apple* » ne peut qu'être rejetée.
130. L'Autorité relève toutefois que les derniers échanges entre les parties prenantes semblent converger vers le développement de solutions qui pourraient être de nature à satisfaire, en tout ou partie, les demandes formulées par RSS. En conséquence de quoi elle encourage les parties à faire leurs meilleurs efforts pour mettre en place ces solutions dans les plus brefs délais.

2.2.5. Sur la demande tendant à lever l'interdiction faite à RSS et aux autres SNM d'associer d'autres services à la délivrance de titres tarifaires IdFM

a. Arguments des parties

131. À l'appui de ses demandes telles que rappelées au paragraphe 1.2.3, RSS soutient notamment (i) qu'IdFM lui interdit de distribuer sur son SNM d'autres services associés aux produits tarifaires IdFM, (ii) que cette interdiction restreint sa capacité à générer des revenus additionnels ou à rendre plus attractive son application auprès des utilisateurs, (iii) qu'elle n'est, par exemple, pas en mesure de proposer à ses utilisateurs, en plus des titres de transport, une offre culturelle ou de covoiturage, (iv) ou encore que le SNM d'IdFM distribue des produits tarifaires dont IdFM interdit la commercialisation à ses concurrents.

132. IdFM soutient notamment que (i) la clause du contrat Pack V0 à laquelle RSS se réfère pour en déduire une interdiction d'associer d'autres services à la délivrance de titres tarifaire IdFM vise, en réalité, l'impossibilité de combiner des produits tarifaires IdFM avec des produits tarifaires tiers dans un panier de vente unique, afin de procéder à un paiement commun ; (ii) IdFM ne distribue aucun produit tarifaire tiers dont elle interdirait la commercialisation aux autres SNM ; (iii) les avantages octroyés aux usagers pour les prestations culturelles ou le covoiturage sont attachés aux cartes Navigo elles-mêmes, quel que soit le SNM à l'origine de la vente du titre.

b. Analyse de l'Autorité

133. Il ressort de l'instruction que, d'une part, aucune clause du contrat Pack V0 n'interdit par principe aux SNM de délivrer des produits tarifaires autres que des produits IdFM, cette possibilité étant du reste implicitement mais nécessairement admise à l'article 8.1 du contrat Pack V0, tel que modifié par l'avenant n° 1, dont il résulte que « *le terme Communication ne concerne pas les Communications faites par les SNM sur des services ou fonctionnalités autres que les produits d'Île-de-France Mobilités – lesquelles peuvent être librement réalisées [...]* »⁵⁴.

134. D'autre part, RSS indique elle-même que son application Bonjour RATP permet, par exemple, à ses clients de réserver et payer directement des produits tarifaires ne relevant pas d'IdFM, tels que des trajets en vélo en libre-service.

135. Enfin, en réponse à la mesure d'instruction n° 3 par laquelle elle a été invitée à préciser la teneur exacte de son grief, RSS – qui reconnaît au demeurant une erreur de plume dans ses écritures dans la citation du Pack V0 – indique que « *d'un point de vue technique, une solution de paiement commune implique nécessairement que l'ensemble des produits délivrés par le SNM soient regroupés en un panier unique* » et « *reproche donc à IdFM : - de lui interdire, dans le Contrat Pack V0, la possibilité de constituer un panier commun de produits tarifaires IdFM et de produits tarifaires tiers* ».

136. Il résulte de ce qui précède que, en l'état de l'instruction :

- en tant qu'il consisterait à soutenir qu'il serait fait interdiction à RSS de délivrer sur son SNM des produits tarifaires autres que ceux d'IdFM, le grief soulevé manque en fait ;
- en tant qu'il se rapporterait à l'impossibilité, pour RSS, de bénéficier d'une solution de paiement commune, le grief soulevé relève alors de la demande spécifiquement formulée en ce sens par RSS et traitée ci-après (cf. infra paragraphe 2.2.6).

137. Dans ces conditions, il y a lieu de rejeter la demande de mesure conservatoire tendant à enjoindre à IdFM de lever l'interdiction faite à RSS et aux autres SNM d'associer d'autres services à la délivrance de titres tarifaires IdFM.

⁵⁴ Pièce RSS n° 16.

2.2.6. Sur la demande tendant à enjoindre à IdFM de proposer des solutions techniques et contractuelles pour mettre en œuvre une solution de paiement commune

a. Arguments des parties

138. À l'appui de ses demandes telles que rappelées au paragraphe 1.2.3, RSS soutient notamment que :

- le contrat Pack V0 interdit aux SNM le recours à une solution de paiement commune, permettant à leurs usagers de procéder à l'achat de plusieurs produits tarifaires, en violation de l'article L. 1115-11 du code des transports ;
- en imposant le recours à un lien profond, impliquant une redirection automatique des usagers vers l'interface d'IdFM pour procéder au paiement des produits tarifaires IdFM, le contrat Pack V0 interdit aux SNM de proposer à leurs usagers une solution de paiement commune ;
- les contraintes techniques avancées par IdFM pour interdire la mise en place d'une solution de paiement commune ne peuvent être considérés comme insurmontables.

139. IdFM soutient notamment que :

- conformément aux dispositions du code des transports, le recours à un lien profond était jusqu'alors justifié par des contraintes techniques et juridiques liées, notamment, à la restructuration de l'ensemble de la billettique en Île-de-France ;
- une solution technique permettant la mise en place d'une solution de paiement commune a été présentée à RSS dans le cadre des négociations en cours du contrat Pack V1.

b. Analyse de l'Autorité

140. Premièrement, si l'article L. 1115-11 du code des transports dispose que l'interface d'accès à son service numérique de vente que le gestionnaire de services est tenu d'offrir « *peut consister en un lien profond [...] sans que cette possibilité puisse à elle seule faire obstacle à la mise en place d'une solution de paiement commune* », il n'en résulte pas, à ce stade de l'instruction, que le droit de pouvoir bénéficier d'une solution de paiement commune soit inconditionnel – seul étant acquis le fait que la mise en place d'un lien profond ne saurait, à elle seule, empêcher une solution de paiement commune.

141. Deuxièmement, l'Autorité relève, à ce stade de l'instruction, que si l'article 3.4.1 du contrat Pack V0 ne permet pas à RSS de bénéficier d'une solution de paiement commune⁵⁵, de telles clauses ne placent pas le SNM de RSS dans une situation inéquitable par rapport à celui d'IdFM. En réponse à la mesure d'instruction n° 3 qui lui a été adressée, IdFM indique en effet que son application mobile « *ne permet pas de paiement unique combinant plusieurs moyens de transport/service* » et que « *les SNMs auront à l'avenir la capacité de proposer de[s] solutions [de] trajets combinés incluant des titres de transport en commun et d'autres services, ce que ne permet pas l'Application Mobile d'IdFM* » et que « *[à] cet égard, les SNMs disposeront donc d'une fonctionnalité supplémentaire par rapport à l'application Mobile d'IdFM* ».

⁵⁵ Cet article dispose que « (...) Le SNM n'est pas autorisé à effectuer de la vente combinée de produits Île-de-France Mobilités avec d'autres produits non Île-de-France Mobilités c'est-à-dire dans un panier de vente unique. Le paiement commun dans le même panier n'est pas couvert par le pack V0 et le présent Contrat. Cela est lié à des contraintes techniques, qui pourront être levées dans les packs suivants (...) » (pièce RSS n° 1 bis).

142. Il résulte de ce qui précède que RSS n'établit pas l'existence d'une atteinte grave aux exigences des articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du code des transports, qui justifierait le prononcé d'une mesure conservatoire, pas plus d'ailleurs qu'elle n'apporte d'éléments suffisamment probants caractérisant une atteinte « immédiate », au sens de l'article L. 1263-5 de ce même code.
143. La demande de mesure conservatoire tendant à enjoindre à IdFM de proposer des solutions techniques et contractuelles pour mettre en œuvre une solution de paiement commune est donc rejetée.

DÉCIDE

Article 1 Dans l'attente de la décision au fond, sont prononcées les mesures conservatoires suivantes :

Premièrement, il est enjoint à IdFM, dans un délai maximum de quinze (15) jours calendaires à compter de la notification de la présente décision, de fournir à RSS, ainsi qu'à l'ensemble des fournisseurs de SNM ayant conclu un contrat Pack V0 :

(i) D'une part, l'ensemble de la documentation technique nécessaire au développement, par ces fournisseurs de SNM, de solutions permettant de délivrer le Navigo Liberté +.

Cette documentation devra inclure l'ensemble des informations nécessaires au développement :

- d'une solution permettant la délivrance intégrale du Navigo Liberté + dématérialisé, dans les mêmes conditions que celles proposées par l'application mobile d'IdFM, s'agissant aussi bien de sa souscription, que de sa gestion⁵⁶ et sa dématérialisation sur téléphone (« scénario 3 » discuté entre les parties) ; et
- de toutes autres solutions pouvant être mises en place à titre transitoire par les fournisseurs de SNM qui en feraient la demande, dans l'attente du scénario 3 précité, permettant par exemple (i) la souscription et la dématérialisation du Navigo Liberté + sur téléphone, tant que la gestion de ce produit tarifaire par les SNM n'est pas disponible ou encore (ii) de renvoyer les usagers des applications mobiles des SNM vers le site d'IdFM en ayant recours à un *webview*⁵⁷ pour la délivrance du Navigo Liberté + (« scénario 1b » discuté entre les parties).

(ii) D'autre part, des explications relatives aux difficultés techniques persistantes qu'IdFM a indiqué rencontrer lors de l'instruction, pour permettre à RSS et aux autres fournisseurs de SNM de délivrer le Navigo Liberté +, comprenant notamment les informations suivantes :

- le détail des anomalies rencontrées lors de la phase de mise en production⁵⁸ du Navigo Liberté + auprès de tous les usagers sur l'application mobile IdFM et le calendrier de résorption de ces dernières ;
- le détail du problème de synchronisation rencontré entre les deux SNV d'IdFM, relatifs aux applications mobiles SNM (SIS), d'une part, et au site internet (SIG), d'autre part, ainsi que les raisons pour lesquelles ce problème n'a pas été identifié lors de la phase de bêta-test⁵⁹ ;

⁵⁶ La gestion comprend une synthèse des souscriptions réalisées et de l'encours, un lien de téléchargement des factures et des alertes en cas d'impayés et de trajets incomplets.

⁵⁷ Un *webview* constitue un composant d'une application mobile permettant d'afficher une page internet. Il permet de renvoyer un utilisateur vers un site internet sans que ce dernier ait l'impression d'avoir quitté l'application mobile.

⁵⁸ La phase de production correspond à la phase durant laquelle le produit tarifaire devient disponible sur une application SNM pour l'ensemble des usagers.

⁵⁹ Correspondant à la phase de test réalisée par de vrais utilisateurs, en conditions réelles, avant la mise en production du produit tarifaire. Elle implique des panels d'usagers de plus en plus importants. À l'étape finale de cette phase de test, quelques milliers d'usagers étaient concernés.

- les raisons, notamment techniques, pour lesquelles les fournisseurs de SNM ne peuvent pas accéder au Navigo Liberté + via le SIS, afin de permettre la délivrance de ce titre sur leurs applications mobiles, dès lors que les fonctionnalités liées à (i) la souscription, (ii) la transmission du mandat de prélèvement et (iii) l'enregistrement des données de validation du Navigo Liberté + sont disponibles sur le SIS, ce qui permet à l'application mobile d'IdFM de proposer ce produit tarifaire ;
- les difficultés supplémentaires liées à la gestion du Navigo Liberté + dématérialisé, par rapport à celles qui sont rencontrées pour la gestion du support physique Navigo Liberté +, s'agissant notamment de la mise en œuvre de l'autorisation de prélèvement, de la validation du parcours client et de la facturation, en précisant :
 - de manière générale, les difficultés spécifiquement liées à la dématérialisation du Navigo Liberté + et les raisons pour lesquelles celles-ci n'avaient pas pu être anticipées, le cas échéant ;
 - les raisons pour lesquelles le problème relatif au mécanisme de prélèvement (identification d'un risque de fraude au relevé d'identité bancaire et mise en place d'un nouveau parcours de signature du mandat de prélèvement SEPA) ne s'est pas produit pour la vente en ligne des supports physiques depuis le site internet d'IdFM ;
 - le cas échéant, les différences existantes en termes de gestion des impayés entre le support physique et le support dématérialisé ;
- la nature et l'ampleur des instabilités liées à la distribution dématérialisée du Navigo Liberté + et les raisons ayant conduit IdFM à permettre la dématérialisation de ce titre avant la résolution de ces instabilités ;
- les mesures prises par IdFM pour résoudre ces instabilités, le calendrier y afférent et l'ensemble des éléments précis et pertinents justifiant qu'aucune souscription dématérialisée du Navigo Liberté + ne pourrait être réalisée par d'autres fournisseurs de SNM qu'IdFM avant 2027, comme indiqué par les représentants d'IdFM lors de la séance publique du 22 juillet 2025.

Il est également enjoint à IdFM de communiquer à l'Autorité, sous les mêmes délais, l'ensemble de la documentation et des informations transmises aux fournisseurs de SNM.

Deuxièmement, il est enjoint à IdFM, dans un délai maximum de deux (2) mois à compter de la notification de la présente décision, d'établir un plan, négocié de bonne foi avec RSS et l'ensemble des autres fournisseurs de SNM ayant conclu un contrat Pack V0 qui en auront fait la demande, de déploiement du Navigo Liberté + sur l'ensemble des applications mobiles desdits fournisseurs.

Ce plan de déploiement devra :

- préciser les différentes phases de déploiement et le calendrier raisonnable et précis qu'IdFM s'engage à respecter pour permettre aux fournisseurs de SNM de délivrer le Navigo Liberté + dans les mêmes conditions techniques que sur le SNM d'IdFM, s'agissant aussi bien de sa souscription, que de sa gestion et sa dématérialisation sur téléphone ;
- prévoir la possibilité de mettre en œuvre, à la demande des fournisseurs de SNM, des solutions transitoires plus rapides, à l'instar du « scénario 1b » susmentionné ;

- inclure une annexe comprenant, sous forme de tableau, l'ensemble des éléments justifiant les délais retenus par IdFM pour les différentes phases de déploiement⁶⁰ ainsi que les remarques formulées par les fournisseurs de SNM en réponse, le cas échéant.

Durant la phase de négociation, IdFM veillera à répondre à l'ensemble des questions transmises par les fournisseurs de SNM dans les meilleurs délais.

En outre, afin d'assurer un suivi du respect de ces injonctions et de leurs échéances et, partant, d'assurer un effet utile aux mesures conservatoires prononcées, l'Autorité sera mise en copie des échanges entre les parties. IdFM fournira ainsi, à l'appui de ce suivi, chaque semaine à compter du début des négociations, une copie de l'ensemble des échanges et des comptes-rendus de réunions menés avec les fournisseurs de SNM, relatifs à l'élaboration de ce plan de déploiement.

Troisièmement, il est enjoint à IdFM, à compter de la notification de la présente décision, et jusqu'à ce que l'ensemble des applications mobiles des fournisseurs de SNM signataires du contrat Pack V0 qui ont fait la demande susvisée, soient en mesure de permettre à leurs usagers de bénéficier, a minima, de la fonctionnalité de souscription d'un Navigo Liberté+ et de sa dématérialisation sur téléphone, de suspendre toute campagne de communication, quel qu'en soit le support (physique, digital, etc.), relative à la distribution dématérialisée du Navigo Liberté+.

Article 2 Les autres demandes de mesures conservatoires présentées par la société RATP Smart Systems sont rejetées.

Article 3 La demande d'intervention volontaire présentée par la société SNCF Connect est rejetée.

Article 4 Les demande de la société Apple International Distribution Limited visant à être mise hors de cause et à déclarer irrecevable à son encontre la demande de règlement de différend de RSS, sont rejetées.

Article 5 Le secrétaire général est chargé de l'exécution de la présente décision, qui sera notifiée à RATP Smart Systems, Île-de-France Mobilités, Apple Distribution International Limited et SNCF Connect et publiée sur le site internet de l'Autorité, sous réserve des secrets protégés par la loi.

⁶⁰ Ces différentes phases comprennent notamment les phases (i) d'expression de besoin, (ii) de développement (iii) de recettes informatiques (le test d'acceptation ou recette informatique constituant une phase de développement des projets, visant à assurer formellement que le produit est conforme aux spécifications) et (iv) de bêta-tests.

L'Autorité a adopté la présente décision le 31 juillet 2025.

Présents :

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

Le président

Thierry Guimbaud