

Décision n° 2026-043 du 18 mai 2026

portant retrait partiel de la décision de l'Autorité n° 2026-014 du 18 février 2026 portant règlement du différend opposant SNCF Connect à Île-de-France Mobilités relatif au contrat Pack V0

L'essentiel

Par la présente décision, l'Autorité procède au retrait partiel de sa décision n° 2026-014 du 18 février 2026 portant règlement du différend opposant SNCF Connect (« SCO ») à Île-de-France Mobilités (« IdFM ») relatif au contrat Pack V0.

Cette décision de retrait partiel tire les conséquences de l'arrêt de la Cour d'appel de Paris n° 25/14282 du 26 mars 2026, rendu dans le cadre d'une procédure de règlement de différend similaire, et dont la solution, en tous points transposable au cas présent, implique que la société Apple International Distribution Limited (« Apple ») ne pouvait être mise dans la cause de la procédure de règlement du différend introduite par SCO, portant notamment sur les conditions de dématérialisation et de vente des produits tarifaires IdFM dans le *Wallet* de la société Apple.

Au regard de la portée de l'arrêt de la Cour d'appel, et du caractère divisible des dispositions de la décision du 18 février 2026 en ce qu'elles concernent les conditions de dématérialisation et de vente des produits tarifaires IdFM dans le *Wallet* de la société Apple, l'ensemble des dispositions de la décision n° 2026-014 qui ne sont pas expressément retirées par la présente décision demeurent inchangées.

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 code des relations entre le public et l'administration ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1263-1 et L. 1263-5 ;

Vu la demande de règlement de différend présentée par la société SNCF Connect, transmise le 27 septembre 2024, déclarée complète par le service de la procédure de l'Autorité le 7 octobre 2024, et enregistrée sous le numéro 24299 ;

Vu la décision de l'Autorité n° 2026-014 du 18 février 2026 portant règlement du différend opposant SNCF Connect à Île-de-France Mobilités relatif au contrat Pack V0 ;

Vu l'arrêt de la Cour d'appel de Paris n° 25/14282 du 26 mars 2026 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le collège en ayant délibéré le 18 mai 2026 ;

Considérant les éléments qui suivent :

1. La saisine en règlement de différend opposant SNCF Connect à Île-de-France Mobilités et la décision de règlement de différend de l'Autorité

1. Le 27 septembre 2024, la société SNCF Connect (ci-après « SCO ») 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 Île-de-France Mobilités (ci-après « IdFM »), relatif aux conditions dans lesquelles, aux termes du contrat dit « Pack V0 », l'application mobile « SNCF Connect » peut distribuer les produits tarifaires IdFM, ainsi qu'aux conditions de dématérialisation de ces produits dans le *Wallet* de la société Apple International Distribution Limited (ci-après « Apple »).
2. Compte tenu de ce que certaines demandes formulées par SCO concernaient expressément la société Apple, et notamment la qualification juridique de son *Wallet* et le régime susceptible d'en découler, le président de l'Autorité a, par courrier du 27 mai 2025, informé cette société de sa décision de l'attirer à la procédure, en qualité de partie, afin de mettre l'Autorité à même d'exercer pleinement son office et de respecter les exigences inhérentes au respect des droits de la défense et du principe du contradictoire.
3. Par sa décision n° 2026-014 du 18 février 2026 susvisée, l'Autorité, se prononçant au fond sur la demande de règlement de différend introduite par SCO, a notamment :
 - enjoint à IdFM et à Apple de prendre, dans un délai de six mois, certaines mesures relatives à la dématérialisation et à la vente des produits tarifaires IdFM dans le *Wallet* d'Apple (article 4 de la décision) ;
 - rejeté les demandes de la société Apple « *tendant à être mise hors de cause et à déclarer irrecevable à son encontre la demande de règlement de différend de SCO* » (article 6 de la décision).

2. L'arrêt de la Cour d'appel de Paris n° 25/14282 du 26 mars 2026

4. Saisie par la société Apple d'un recours contre une décision n° 2025-066 du 31 juillet 2025, par laquelle l'Autorité s'était prononcée sur une demande de mesures conservatoires introduite par la société RATP Smart Systems (« RSS »), dans le cadre d'un différend l'opposant à IdFM, et portant sur des problématiques similaires à celles soulevées par SCO, la Cour d'appel de Paris a jugé, dans un arrêt n° 25/14282 du 26 mars 2026 :
 - « *d'une part, que le 4^{ème} alinéa de l'article L. 1263-5 du code des transports ne constitue pas une base légale suffisante au droit que l'Autorité estime avoir d'attirer un tiers au différend dont elle est saisie, et d'autre part, qu'une disposition légale est nécessaire pour conférer un tel pouvoir à l'ART* » (point 117 de l'arrêt) ;
 - que « *l'article 4 de la décision attaquée [...], par lequel l'ART a rejeté les demandes d'Apple « visant à être mise hors de cause et à déclarer irrecevable à son encontre la demande de règlement de différend de RSS », porte tant sur la procédure de mesures conservatoires, que sur la procédure au fond. En ceci, la décision attaquée présente un caractère mixte. L'article 4 précité de la décision sera annulé. Il convient, en vertu de l'effet dévolutif du recours, de statuer à nouveau sur ce point et en conséquence de mettre Apple hors de cause* » (points 120 à 123 de l'arrêt).

5. Par conséquent, la Cour a :
- « dit que le moyen pris de la qualification erronée de la société Apple comme partie concernée au sens de l'article L. 1263-1 du code des transports est fondé » ;
 - annulé l'article 4 de la décision de l'Autorité du 31 juillet 2025 ;
 - « [mis] hors de cause la société Apple Distribution International Limited dans la procédure de règlement de différend dont la société RATP Smart Systems a saisi l'Autorité [...] ».

3. Les conséquences de l'arrêt de la Cour d'appel sur la décision de règlement de différend n° 2026-014 du 18 février 2026

6. Les circonstances dans lesquelles l'Autorité a mis la société Apple dans la cause de la procédure de règlement de différend introduite par la société SCO sont en tous points identiques à celles des faits de l'espèce ayant donné lieu à l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 26 mars 2026, de sorte que la solution retenue par la Cour est, *mutatis mutandis*, entièrement transposable à la procédure de règlement de différend introduite par SCO.
7. Ce faisant, et d'une part, dès lors que, aux termes de l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 26 mars 2026, l'Autorité ne pouvait attirer la société Apple à la cause du différend, elle ne pouvait :
- ni rejeter les demandes de la société Apple tendant à être mise hors de cause et à déclarer irrecevable à son encontre la demande de règlement de différend de SCO (article 6 de la décision n° 2026-014) ;
 - ni se prononcer sur les demandes du différend relatives aux conditions de dématérialisation et de vente des produits tarifaires IdFM dans le *Wallet* d'Apple en se fondant sur les observations et pièces produites par la société Apple, en sa qualité de partie mise en cause dans la procédure, et prononcer d'injonctions à l'égard de cette société (article 4 de la décision n° 2026-014).
8. D'autre part, la portée de l'arrêt de la Cour d'appel de Paris se limite à la mise en cause de la société Apple, à l'encontre de laquelle a uniquement été prononcée l'injonction figurant à l'article 4 précité, et qui n'a présenté des observations que sur les seules demandes de SCO relatives aux conditions de dématérialisation et de vente des produits tarifaires IdFM dans le *Wallet* d'Apple.
9. Les autres dispositions de la décision de l'Autorité du 18 février 2026, qui ne concernent pas la société Apple et n'ont pas été prises sur le fondement d'observations présentées par cette dernière, sont divisibles de celles évoquées au point 7 de la présente décision.
10. Par conséquent, il y a lieu de procéder, dans le délai légal applicable¹, au retrait partiel de la décision de l'Autorité n° 2026-014 du 18 février 2026, en tant qu'elle rejette la demande de la société Apple tendant à être mise hors de cause et à déclarer irrecevable à son encontre la demande de règlement de différend de SCO et en tant qu'elle statue sur les demandes de SCO relatives aux conditions de dématérialisation et de vente des produits tarifaires IdFM dans le *Wallet* d'Apple. Les autres dispositions de cette décision demeurent inchangées.

¹ En application du code des relations entre le public et l'administration, une décision administrative illégale peut être retirée dans un délai de quatre mois.

Décide

- Article 1** Les dispositions suivantes de la décision de l'Autorité n° 2026-014 du 18 février 2026 sont retirées :
- points 71 à 80 des motifs (« Sur les demandes de la société Apple de la mettre hors de cause et de déclarer la demande en règlement de différend de SCO irrecevable à l'encontre d'Apple ») ;
 - points 151 à 203 des motifs (« Sur la mise en place d'un parcours équitable dans le *Wallet* d'Apple ») ;
 - articles 4 et 6 du dispositif.
- Article 2** Les dispositions de la décision de l'Autorité n° 2026-014 du 18 février 2026 qui ne sont pas expressément retirées par l'article 1^{er} de la présente décision demeurent inchangées.
- Article 3** La décision n° 2026-014 du 18 février 2026, expurgée des points et articles visés à l'article 1^{er} de la présente décision, et figurant en annexe 2, sera publiée sur le site internet de l'Autorité.
- Article 4** L'instruction de la demande de règlement de différend dont la société SCO a saisi l'Autorité le 27 septembre 2024, et enregistrée sous le numéro 24299, est rouverte uniquement en tant qu'elle porte sur les demandes de SCO relatives à la dématérialisation et à la vente des titres tarifaires IdFM dans le *Wallet* d'Apple.
- Article 5** Le secrétaire général est chargé de l'exécution de la présente décision, qui sera notifiée à SNCF Connect, à Île-de-France Mobilités et à Apple Distribution International Limited, et publiée sur le site internet de l'Autorité, sous réserve des secrets protégés par la loi.

L'Autorité a adopté la présente décision le 18 mai 2026.

Présents :

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

Le président

Thierry Guimbaud

Annexe 1 : Version initiale de la décision n° 2026-014 du 18 février 2026

[...]

Annexe 2 : Décision n° 2026-014 du 18 février 2026, expurgée des points et articles visés à l'article 1^{er} de la présente décision

Décision n° 2026-014 du 18 février 2026

portant règlement du différend opposant SNCF Connect à Île-de-France Mobilités relatif au contrat Pack VO

L'essentiel

Aux termes de la présente décision, l'Autorité se prononce sur la demande de règlement de différend introduite par la société SNCF Connect (« SCO ») à l'encontre d'Île-de-France Mobilités (« IdFM ») concernant les conditions dans lesquelles le service numérique multimodal (SNM) de SCO – l'application mobile « SNCF Connect » – peut délivrer les titres de transport d'IdFM.

Les SNM sont des services numériques qui permettent la vente de titres de transport, tels que des applications mobiles. Ils ont été identifiés par le législateur comme un moyen permettant de faciliter l'adoption de nouveaux modes de déplacement plus respectueux de l'environnement. En permettant l'accès à des solutions de déplacement *via* un parcours d'achat dématérialisé « en un seul clic », ils contribuent à simplifier la mobilité des usagers, à encourager l'intermodalité et à offrir une alternative à l'autosolisme.

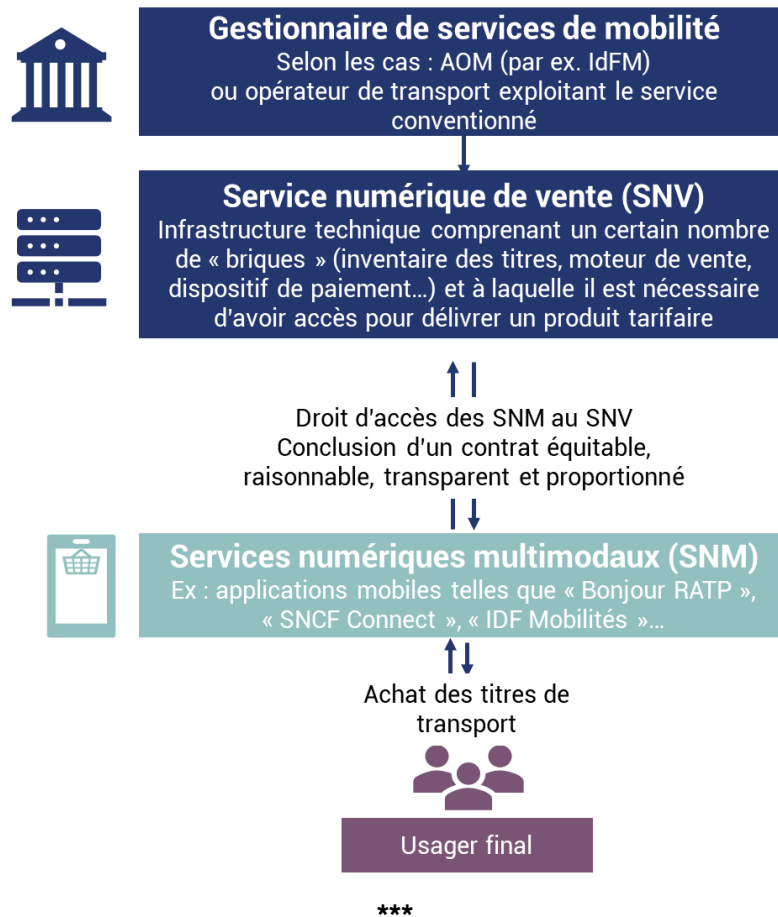
À cet effet, la loi d'orientation des mobilités (LOM) a permis d'ouvrir la distribution numérique de services de mobilité en créant un dispositif, codifié aux articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du code des transports, en vertu duquel, notamment, les SNM peuvent « *de droit* » délivrer les produits tarifaires des services de transport conventionnés. À ce titre, et comme le résume le schéma ci-après :

- les fournisseurs de SNM bénéficient d'un droit d'accès aux « services numériques de vente » (SNV) des gestionnaires de ces services de transport. Ces gestionnaires – qui peuvent par ailleurs faire le choix de disposer, le cas échéant, de leur propre SNM – sont, selon les cas, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ou les exploitants de services de transport. Le SNV constitue une infrastructure technique billettique, comprenant des éléments tels que, notamment, un référentiel d'offre billettique, un moteur de vente, ou encore un dispositif de paiement ;
- l'exercice de ce droit d'accès implique la conclusion d'un contrat entre le gestionnaire de services et les fournisseurs de SNM, dont les conditions doivent être raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées.

Le législateur a par ailleurs confié à l'Autorité de régulation des transports le contrôle du respect des droits et obligations applicables aux fournisseurs de SNM et aux gestionnaires de services de mobilité. À cet effet, il l'a notamment dotée d'un pouvoir de règlement de différends par lequel, sous le contrôle du juge judiciaire, elle exerce une fonction de régulation, orientée vers la sauvegarde de l'ordre public économique, au bénéfice, *in fine*, des usagers.

¹ La présente version publique occulte, en l'état, l'ensemble des informations pour lesquelles les parties ont formulé auprès de l'Autorité une demande de protection au titre du secret des affaires. L'analyse du caractère bien-fondé de certaines de ces demandes étant toujours en cours, une nouvelle version publique de la décision pourra, le cas échéant, être publiée ultérieurement.

C'est dans ce contexte d'instauration, par la LOM, des conditions d'une ouverture de la distribution numérique des services de mobilité, qu'il appartient à l'Autorité, dans son rôle de régulateur économique des transports, d'exercer son office lorsqu'elle est saisie d'une demande de règlement de différend portant sur la mise en œuvre des articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du code des transports.



IdFM – qui distribue par ailleurs ses propres produits tarifaires *via* son application mobile IdFM et son site internet – a élaboré un contrat-type, dit « Pack V0 », prévoyant les conditions dans lesquelles les fournisseurs de SNM peuvent délivrer les titres de transport d'IdFM.

SCO, qui a conclu un tel contrat pour pouvoir vendre ces produits au travers de son application mobile « SNCF Connect », conteste devant l'Autorité la légalité de plusieurs de ses clauses. Elle considère également que les conditions de dématérialisation des produits tarifaires IdFM dans le portefeuille dématérialisé, dit « *Wallet* », de la société Apple Distribution International Limited, conduisent à « désintermédiaire » son application mobile.

L'Autorité considère, que plusieurs clauses du contrat Pack V0 méconnaissent les dispositions des articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du code des transports.

Par conséquent, par la présente décision, l'Autorité prononce plusieurs injonctions visant à mettre le contrat Pack V0 en conformité avec les exigences de la LOM, notamment en rétablissant une équité entre les différents acteurs concernés, indispensable au bon fonctionnement du secteur de la billetterie numérique en région Île-de-France.

Premièrement, l'Autorité enjoint à IdFM de supprimer les clauses du contrat Pack V0 qui lui permettent de déployer en priorité sur son application mobile de nouvelles fonctionnalités ou de nouvelles offres, ou de communiquer en priorité sur celles-ci.

Deuxièmement, l'Autorité enjoint à IdFM de rémunérer SCO pour ses prestations de délivrance des produits tarifaires IdFM.

En effet, les plateformes numériques de distribution, dont le législateur a souhaité favoriser le développement, contribuent à améliorer la qualité de la distribution. En agrégeant l'offre et la demande, de telles plateformes rendent l'offre de transport plus accessible et plus attractive. Elles permettent le développement de nouvelles offres en combinant la vente de plusieurs services.

Il en résulte un bénéfice tout d'abord pour l'utilisateur final, qui sera davantage incité à recourir aux services de mobilité grâce à une meilleure exposition de l'offre et à une plus grande facilité à réaliser des trajets de « bout en bout ». Il en résulte, également, un gain pour le gestionnaire de services, qui peut tirer profit de la diversification et de l'augmentation de la qualité des canaux de distribution, grâce à l'augmentation de la demande – et donc à l'accroissement des recettes de transports – qu'elles génèrent.

Par conséquent, et dans un contexte où, par ailleurs, comme c'est le cas en l'espèce, la plateforme de distribution n'est pas autorisée à modifier le prix des titres de transport lorsqu'elle les vend à l'utilisateur final, le caractère raisonnable et équitable des clauses du contrat conclu avec le gestionnaire de services implique nécessairement que ce dernier verse une rémunération au fournisseur de service numérique multimodal, dès lors que cette rémunération est la condition *sine qua non* pour que des fournisseurs de SNM proposent leur services de manière pérenne, conformément aux objectifs poursuivis par la LOM.

Troisièmement, il est enjoint à IdFM de prévoir, dans le contrat Pack V0, des clauses garantissant que les équipes en charge du site, de l'application et de la politique commerciale d'IdFM, ne puissent accéder aux données transmises par les SNM tiers dans le cadre de l'exécution du Pack V0, ainsi qu'aux autres données de distribution détenues par IdFM en sa qualité d'autorité organisatrice. Ces mesures peuvent consister, par exemple, en la mise en place d'un plan de gestion d'informations confidentielles, identifiant notamment les personnels concernés, leurs obligations de confidentialité, et les modalités de transmission et de stockage des informations concernées.

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, tel que modifié par la décision n° 2024-050 du 27 juin 2024 ;

Vu les décisions de l'Autorité n° 2024-065 à 2024-074 du 15 octobre 2024, portant règlement des différends opposant Myzee Technology à Orléans Métropole et à Keolis Métropole et autres ;

Vu la demande de règlement de différend présentée par la société SNCF Connect (ci-après « SCO »), transmise le 27 septembre 2024 et déclarée complète par le service de la procédure le 7 octobre 2024 et la demande complémentaire de règlement de différend présentée par SCO, transmise le 10 mars 2025 et déclarée complète par le service de la procédure le 18 mars 2025 ;

Vu la décision du rapporteur du 20 mars 2025 par laquelle les demandes en règlement de différend opposant SCO à Île-de-France Mobilités (ci-après « IdFM ») ont été jointes ;

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 les mémoires en défense d'IdFM n° 1 à 3, reçus les 7 janvier 2025, 10 juin 2025 et 17 novembre 2025 ;

Vu les observations d'Apple n° 1 et 2, reçues les 29 août 2025 et 26 janvier 2026 ;

Vu les mémoires en réplique et en duplique de SCO reçus les 10 mars 2025, 30 septembre 2025 et 22 janvier 2026 ;

Vu les mesures d'instruction n° 1 à 5 adressées à IdFM et les réponses qui y ont été apportées les 14 novembre 2024, 12 mars 2025, 19 septembre 2025, 26 novembre 2025, 10 décembre 2025, 9 janvier 2026 et 15 janvier 2026 ;

Vu les mesures d'instruction n° 1 à 5 adressées à SCO et les réponses qui y ont été apportées les 12 novembre 2024, 10 mars 2025, 12 septembre 2025, 25 novembre 2025, 14 janvier 2026 et 16 janvier 2026 ;

Vu les mesures d'instruction n° 1 et 2 adressées à Apple et les réponses qui y ont été apportées les 24 novembre 2025 et 15 janvier 2026 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu lors de la séance qui s'est tenue à huis clos le 29 janvier 2026 :

- les conclusions du rapporteur ;
- les observations de Me Christophe Lemaire, Me Guillaume Vatin et Mme Anne Pruvot pour SCO ;
- les observations de Me Arnaud Cabanes, M. Laurent Probst, Mme Hélène Brisset et Mme Béragère Decros pour IdFM ; et
- les observations de Me Fanny Mahler et Me Louise Jarlegand pour Apple ;

Vu les notes en délibéré n° 1 transmises par IdFM, SCO et Apple le 2 février 2026 et les notes en délibéré n° 2 transmises par IdFM, SCO et Apple le 3 février 2026 ;

Le collège en ayant délibéré le 18 février 2026 ;

Considérant les éléments qui suivent :

Table des matières

1 CADRE JURIDIQUE, FAITS ET PROCÉDURE	7
1.1 Le cadre juridique applicable aux services numériques multimodaux.....	7
1.1.1 Les objectifs poursuivis par la LOM et le dispositif prévu à cet effet	7
1.1.2 La notion de service numérique multimodal.....	7
1.1.3 Le droit d'accès des fournisseurs de services numériques multimodaux aux services numériques de vente des gestionnaires des services de mobilité.....	8
1.1.4 Le contrat conclu entre le fournisseur du service numérique multimodal et les gestionnaires des services de mobilité dont il assure la vente.....	10
1.1.5 Le pouvoir de règlement de différend de l'Autorité.....	10
1.1.6 Conclusion sur l'économie générale du dispositif de la LOM relatif aux services numériques multimodaux	10
1.2 Faits et procédure	11
1.2.1 Les parties	11
1.2.2 Le contrat Pack V0 et les faits à l'origine de la demande de règlement de différend.....	11
1.2.3 La saisine en règlement de différend	13
1.2.4 L'instruction.....	15
2 DISCUSSION	17
2.1 Sur la recevabilité.....	17
2.1.1 Sur la recevabilité de la saisine de SCO en règlement de différend	17
2.1.2 Sur les demandes de la société Apple de la mettre hors de cause et de déclarer la demande en règlement de différend de SCO irrecevable à l'encontre d'Apple	19
2.2 Sur le bien-fondé de la demande en règlement de différend.....	19
2.2.1 Sur le droit pour SCO de percevoir une rémunération de la part d'IdFM.....	19
2.2.2 Sur la suppression des droits de priorité dont bénéficie le SNM d'IdFM	28
2.2.3 Sur le régime des données	32
2.2.4 Sur la mise en place d'un parcours équitable dans le <i>Wallet</i> d'Apple.....	35
DÉCIDE	36
Annexe 1 : Produits et coûts liés à l'activité de distribution numérique d'IDFM	39
Annexe 2 : Produits et coûts liés à l'activité de distribution numérique de SCO	42

1 CADRE JURIDIQUE, FAITS ET PROCÉDURE

1.1 Le cadre juridique applicable aux services numériques multimodaux

1.1.1 Les objectifs poursuivis par la LOM et le dispositif prévu à cet effet

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 de déplacement plus respectueux de l'environnement.
2. La création de services numériques multimodaux (SNM) – tels que des applications mobiles – permettant de faciliter l'accès, *via* un parcours d'achat dématérialisé, à des solutions de déplacement pouvant combiner plusieurs modes de transports, concourt à l'atteinte de ces objectifs.
3. En effet, dans un contexte marqué par une évolution constante des modes de déplacement et une diversification croissante des services de mobilités proposés aux usagers, notamment en zone urbaine, ces services numériques ont été identifiés par le législateur comme un moyen de simplifier les déplacements des usagers, d'encourager l'intermodalité et d'offrir une alternative à l'autosolisme². Aussi, le législateur a souhaité favoriser l'innovation au bénéfice des usagers, et faciliter la mobilité du quotidien en concourant au développement de plateformes de distribution dont la simplicité et la fluidité de parcours permettent d'acheter des titres de transports « en un seul clic ».
4. À cet effet, l'article 28 de la LOM a créé un dispositif, codifié aux articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du code des transports, aux termes desquels :
 - un large panel d'acteurs (autorités organisatrices, exploitants de services de transports, plateformes tierces) peuvent fournir des services numériques multimodaux ;
 - les services numériques multimodaux peuvent, moyennant le respect de certaines obligations, vendre les titres de transport des gestionnaires de services de mobilité, au travers d'un contrat dont les conditions doivent être équitables et proportionnées.
5. Le législateur a également prévu que, pour assurer l'équilibre d'ensemble du dispositif, l'Autorité puisse être saisie, par les acteurs concernés, de différends relatifs à la mise en œuvre de ces articles.

1.1.2 La notion de service numérique multimodal

6. 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* ».

² Voir notamment : Assemblée Nationale, [Rapport n° 1974](#) du 23 mai 2019 fait au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur le projet de loi adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, d'orientation des mobilités (n° 1831).

7. 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).
8. Un service numérique multimodal peut notamment être fourni par les autorités organisatrices de la mobilité (ci-après « AOM »), conformément à l'article L. 1115-12 du code des transports.
9. 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 I, dont celle de transmettre au gestionnaire de services l'ensemble des données nécessaires à la connaissance statistique des déplacements effectués, au service après-vente des produits tarifaires vendus et à la lutte contre la fraude³.

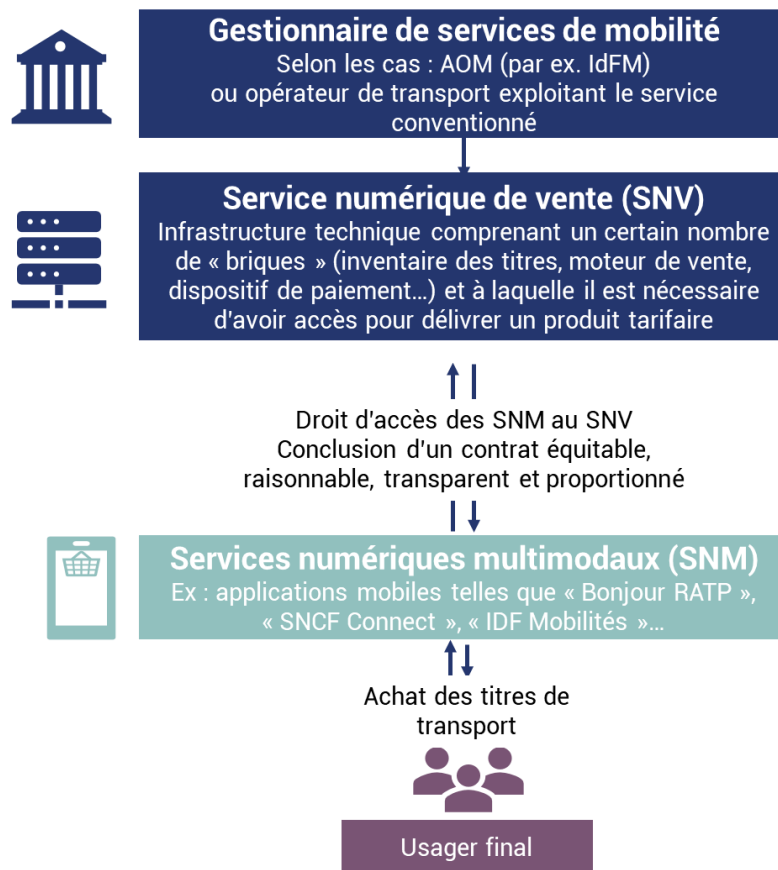
1.1.3 Le droit d'accès des fournisseurs de services numériques multimodaux aux services numériques de vente des gestionnaires des services de mobilité

10. 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 organisent⁴.
11. 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, comme le résume le schéma ci-après. Le service numérique de vente correspond à l'infrastructure technique billettique à laquelle il est nécessaire d'avoir accès pour qu'un SNM puisse délivrer un produit tarifaire et qui comprend un certain nombre de « briques » ou « sous-systèmes », tels que, notamment, le référentiel d'offre billettique (ou inventaire), l'authentification, le moteur de vente, ou encore le dispositif de paiement.

³ Les autres obligations auxquelles sont tenues les SNM sont notamment relatives à la sélection des services de mobilité dont le fournisseur de SNM assure la vente, ou à la présentation des solutions de déplacement aux usagers.

⁴ 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.

12. 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), sous réserve que lesdits gestionnaires disposent d'un tel service numérique de vente⁵ et atteignent certains seuils de chiffre d'affaires et de durée d'existence⁶. Le SNM fournit de son côté, par cette interface, « *l'ensemble des données nécessaires aux gestionnaires des services pour la vente de leurs services* » (même article).
13. Le II de l'article L. 1115-11 précise 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* ».
14. 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 SNV⁷. La condition liée à l'atteinte des seuils précités ne lui est alors pas applicable⁸.



⁵ Aux termes du II de l'article L. 1115-11 : « *[I]l s'applique aux seuls gestionnaires des services mentionnés au même I qui disposent d'un service numérique de vente (...)* ».

⁶ 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).

⁷ 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.

⁸ Décision n° 2024-074 du 15 octobre 2024 précitée.

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

15. 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 [...] ».
16. Dans le cadre de ce contrat, le gestionnaire des services de mobilité peut par ailleurs 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).

1.1.5 Le pouvoir de règlement de différend de l'Autorité

17. Il résulte de l'article L. 1263-5 du code des transports que :

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

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

En 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.

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

1.1.6 Conclusion sur l'économie générale du dispositif de la LOM relatif aux services numériques multimodaux

18. Il résulte de tout ce qui précède que, premièrement, le législateur a octroyé aux fournisseurs de SNM la possibilité de délivrer, de droit, les produits tarifaires des services de mobilité mentionnés au I de l'article L. 1115-11 précité et, pour garantir l'effectivité de l'exercice de ce droit, leur a conféré un droit d'accès aux services numériques de vente des gestionnaires de services.

19. Deuxièmement, le législateur a confié au régulateur économique des transports le contrôle des droits et obligations applicables aux fournisseurs de SNM et aux gestionnaires services de mobilité. À cet effet, il l'a notamment doté d'un pouvoir de règlement de différends par lequel, sous le contrôle du juge judiciaire, il exerce une fonction de régulation, orientée vers la sauvegarde de l'ordre public économique⁹.
20. C'est dans ce contexte d'instauration, par la LOM, des conditions d'une ouverture de la distribution numérique des services de mobilité, qu'il appartient à l'Autorité d'exercer son office lorsqu'elle est saisie d'un règlement de différend portant sur la mise en œuvre des articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du code des transports.

1.2 Faits et procédure

1.2.1 Les parties

21. 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 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 tarifaire y afférente¹⁰. IdFM a par ailleurs fait le choix d'assurer lui-même 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 « Île-de-France Mobilités ».
22. SCO est une société par action simplifiée (SAS), filiale de SNCF Voyageurs (elle-même filiale du groupe SNCF), dédiée à la distribution de titres de transport et services de mobilités ainsi que d'autres services connexes. Elle exploite le site [sncf-connect.com](https://www.sncf-connect.com) et l'application « SNCF Connect ».
23. 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, acheter et recharger des titres de transport. *[En application de la jurisprudence de la Cour d'appel de Paris issue de son arrêt n° 25/14282 du 26 mars 2026, la société Apple est mise hors de cause de la procédure de règlement de différend].*

1.2.2 Le contrat Pack V0 et les faits à l'origine de la demande de règlement de différend

24. 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* »¹¹ des services numériques multimodaux.

⁹ T. Pez, *Le règlement des différends et la fonction de régulation*, RFDA 2017 p. 643 : « *Le règlement des différends a une finalité de régulation. Son but coïncide avec celui de la régulation : maintenir l'ordre public économique* » [...]. « *[L]a décision de règlement du différend ne se contente pas de rendre à chaque partie ce qui lui revient, de trouver une solution particulière à la situation contentieuse de chacun, mais [elle] a aussi une visée plus large : réaliser les objectifs de la régulation du secteur, sauvegarder l'ordre public économique* ».

¹⁰ Article L. 1241-2 du code des transports.

¹¹ Article 2.2 du contrat-type Pack V0 approuvé le 28 juin 2023 (pièce produite par IdFM en réponse à la mesure d'instruction n° 1).

25. Concrètement ce contrat permet, pour l'utilisateur, « l'achat de titres sur une application mobile puis leur chargement sur une carte Navigo ou leur dématérialisation dans le smartphone »¹². Ainsi, l'utilisateur d'une application mobile peut directement acheter, dématérialiser et valider en borne avec son téléphone des titres de transport d'IdFM, grâce à la technologie NFC (« Near Field Communication », ou « communication en champ proche »)¹³.
26. Sur un plan technique, le contrat repose sur la mise à disposition du fournisseur de SNM, d'un « pack », qui comprend trois composantes : (i) un périmètre de produits billettiques, c'est-à-dire une liste de titres IdFM ouverts à la distribution ; (ii) un support technologique, à savoir une « technologie socle » mise à disposition du SNM pour lui permettre de distribuer les titres IdFM ; et (iii) une solution technique, fournie par IdFM, permettant et facilitant la mise en œuvre opérationnelle de l'ouverture de la distribution au SNM¹⁴.
27. Ce pack permet d'établir un interfaçage entre deux systèmes :
- d'une part, l'application mobile de l'utilisateur, qui correspond au SNM ;
 - d'autre part, le système numérique de vente d'IdFM (système de billettique d'IdFM, également dénommé « système d'information services » ou « SIS »), qui comprend les « briques », ou « sous-systèmes », mentionnés au point 11.
28. Le contrat Pack V0 permet donc au fournisseur de SNM d'accéder à ces différentes « briques », telles que :
- le service de vente à distance (SVAD) d'IdFM : ce service permet d'obtenir l'ensemble des produits tarifaires IdFM éligibles à la vente dématérialisée ;
 - le système d'authentification Navigo Connect, qui permet au SNM d'authentifier les requêtes effectuées au SNV et de vérifier l'identité de l'utilisateur ;
 - le service de paiement d'IdFM (SPS ou SIPS) ;
 - le service après-vente le cas échéant (« orchestrateur SAV »).
29. Pour mettre en œuvre cet accès, IdFM met à disposition du SNM une solution d'interfaçage, dite « Canal Mobile »¹⁵, qui est composée :
- de plusieurs API (« Application Programming Interface » ou « interfaces de programmation d'application »), qui permettent à l'application mobile de communiquer avec les différents « briques » du SNV de IdFM ;
 - d'un SDK (« Software Development Kit »¹⁶), qui constitue un ensemble de ressources documentaires et d'éléments à implanter dans l'application mobile pour permettre sa connexion aux API du SNV. Il s'agit, en d'autres termes, d'un mode d'emploi et de développement des différentes API, permettant au SNM d'échanger avec les différentes « briques » du SNV.

¹² Rapport n° 20220217-039 du 17 février 2022 (pièce produite par IdFM en réponse à la mesure d'instruction n° 1).

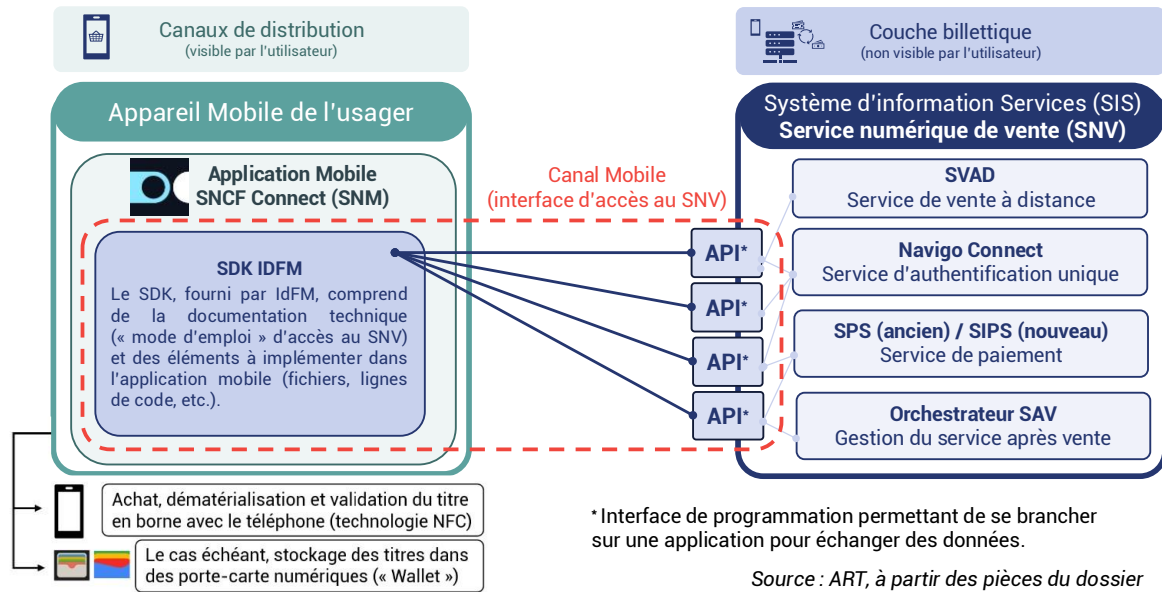
¹³ Article 1.1 de l'annexe 1 du Pack V0, « charte d'intégration Pack V0 » (pièce produite par SCO en réponse à la mesure d'instruction n° 1).

¹⁴ Articles 2.2 et 3.1 du contrat-type précité.

¹⁵ Aux termes de l'article 1.1. du contrat, le « Canal Mobile » (parfois désigné aussi « solution Canal Mobile » ou « brique 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 ». Le « Canal Mobile » constitue donc l'interface d'accès au service numérique de vente d'IdFM, qui permet aux applications mobiles de délivrer les produits tarifaires IdFM.

¹⁶ Défini à l'article 1.2 du contrat Pack V0 comme « un ensemble d'outils d'aide à la programmation proposé aux éditeurs / développeurs d'applications mobiles ».

**Le contrat pack V0 permet aux fournisseurs d'applications mobiles
d'accéder au service numérique de vente des titres de transport IdFM**



30. L'article 3.4.1 du contrat prévoit, par ailleurs, que le modèle adopté pour la distribution des titres IdFM par les fournisseurs de SNM repose sur un modèle de « *délivrance* », au sens du 1° du I de l'article L. 1115-11 du code des transports, de sorte que cette délivrance « *soit soumise aux mêmes conditions d'utilisation, de tarification et de réservation que celles mises en place par Île-de-France Mobilités sur son canal mobile* ».
31. SCO a conclu un tel contrat Pack v0 avec IdFM le 30 mars 2022¹⁷ pour une durée pouvant aller jusqu'à quatre ans¹⁸, et qui définit les conditions dans lesquelles son application mobile « SNCF Connect » peut délivrer, sur les téléphones Android, des produits tarifaires IdFM dématérialisés¹⁹. Ce contrat a fait l'objet d'un avenant n° 1²⁰ le 12 décembre 2023 afin de modifier certaines stipulations relatives notamment au périmètre des produits pouvant être distribués, à la communication, à la protection des données personnelles et aux conditions tarifaires d'accès au SNV d'IdFM et d'un avenant n° 2²¹, le 4 juin 2024, visant à prévoir les modalités permettant la dématérialisation des titres IdFM sur les appareils mobiles fournis par Apple.

1.2.3 La saisine en règlement de différend

32. Le 27 septembre 2024, SCO a saisi l'Autorité, sur le fondement de l'article L. 1263-5 du code des transports, d'une demande de règlement du différend l'opposant à IdFM, relatif aux stipulations du contrat Pack V0 et aux conditions de dématérialisation des titres dans le *Wallet* d'Apple. Le 10 mars 2025, elle a saisi l'Autorité d'une demande complémentaire, par laquelle elle conteste l'absence de rémunération.

¹⁷ Pièce SCO n°1.

¹⁸ Pièce SCO n° 1, article 2.4 : « Le présent Contrat entre en vigueur à compter de la date de signature par les deux Parties, pour une durée déterminée d'un an, renouvelable trois fois par tacite reconduction, sauf résiliation par l'une ou l'autre des parties (...) t. / Au-delà des trois renouvellements par tacite reconduction, le Contrat pourra être prorogé pour une durée déterminée, d'un commun accord entre les Parties et par tout moyen écrit que les Parties jugeront approprié (...) ».

¹⁹ Ce contrat prévoyait également d'ores-et-déjà le rechargement de cartes externes (RCE) tant sur Android que sur iOS (iPhone).

²⁰ Pièce SCO n° 2.

²¹ Pièce SCO n° 3.

33. Dans le dernier état de ses écritures, la société SCO demande ainsi à l'Autorité de :

- « Dire que les conditions de vente des Titres IDFM stipulées dans le Contrat Pack V0, ses avenants et le projet de Contrat Pack 1 ne sont pas raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées en violation des articles L. 1115-10 et suivants du code des transports en raison notamment :
 - De la confusion mise en œuvre par l'AOM IDFM entre ses activités de [gestionnaire de services de mobilité - GSM] et de SNM ;
 - De la priorité consentie à l'Application SNM IDFM par rapport aux Fournisseurs de SNM tiers pour le déploiement des nouvelles fonctionnalités et la distribution de nouveaux titres par l'AOM IDFM ;
 - De la priorité consentie à l'Application SNM IDFM par rapport aux Fournisseurs de SNM tiers pour la communication et la promotion des nouvelles offres et des nouveaux services développés par l'AOM IDFM.
- Enjoindre à l'AOM IDFM de supprimer du Contrat Pack V0 et de ses avenants ainsi que du projet de Contrat Pack 1 toute mention/clause assurant à l'AOM IDFM le contrôle sur la communication des Fournisseurs de SNM tiers et l'utilisation de leurs données clients à des fins commerciales en l'absence de garanties adéquates quant à l'étanchéité entre ses activités de GSM et celles de SNM afin de se conformer aux dispositions des articles L. 1115-10 et suivants du code des transports ;
- Enjoindre à l'AOM IDFM de signer avec l'Application SNM IDFM le Contrat Pack V0 ou le projet de Contrat Pack 1 (ou des protocoles internes en reprenant le contenu) afin qu'elle soit soumise aux mêmes obligations que l'Application SCO et en particulier celle de devoir supporter financièrement une part de l'accès au service numérique de vente de l'AOM IDFM afin de se conformer aux dispositions des articles L. 1115-10 et suivants du code des transports ;
- Enjoindre à l'AOM IDFM de supprimer du Contrat Pack V0, de ses avenants et du projet de Contrat Pack 1 toute mention/clause assurant la primauté de l'Application SNM IDFM notamment pour le déploiement technique, la distribution d'une nouvelle offre et la communication de nouveaux services ou offres afin de se conformer aux dispositions des articles L. 1115-10 et suivants du code des transports, dans un délai d'un mois à compter de la décision, sous astreinte de 1 000 (mille) euros par jour ;
- Enjoindre à l'AOM IDFM de prendre dans un délai d'un mois à compter de la décision, sous astreinte de 1 000 (mille) euros par jour, les mesures nécessaires afin de faire cesser la désintermédiation de l'Application SCO lorsque ses clients utilisent le Wallet et en particulier :
 - De renvoyer l'utilisateur vers le Fournisseur de SNM auprès duquel il avait effectué son précédent achat ;
 - D'arrêter de manière définitive la possibilité d'acheter ou de renouveler un Titre IDFM dématérialisé depuis le Wallet ;
 - De faire apparaître le logo du SNM qui a permis la vente du Titre IDFM dématérialisé.
- Enjoindre à l'AOM IDFM de proposer aux Fournisseurs de SNM une rémunération raisonnable, équitable et proportionnée en application de l'article L. 1115-10 du code des transports, dans un délai d'un mois à compter de la décision, sous astreinte de 1 000 (mille) euros par jour ».

1.2.4 L'instruction

34. Le 27 septembre 2024, SCO a transmis à l'Autorité une demande en règlement de différend à l'encontre d'IdFM, que le service de la procédure a déclarée complète le 7 octobre 2024.
35. Par courriel du 18 octobre 2024, le service de la procédure de l'Autorité a informé les parties de la désignation du rapporteur et du calendrier prévisionnel de la procédure.
36. Le 7 janvier 2025, IdFM a transmis son mémoire en défense n° 1.
37. Le 10 mars 2025, SCO a transmis à l'Autorité une demande complémentaire en règlement de différend à l'encontre d'IdFM, que le service de la procédure a déclarée complète le 18 mars 2025. Le même jour, SCO a transmis un mémoire en duplique n° 1.
38. Le 20 mars 2025, le rapporteur a rendu une décision par laquelle il a joint les deux demandes en règlement de différend opposant SCO et IdFM.
39. Le 27 mai 2025, le président de l'Autorité a décidé d'attirer à la procédure la société Apple, qui en a été informée par un courriel du service de la procédure du même jour.
40. Le 10 juin 2025, IdFM a transmis son mémoire en défense n° 2.
41. Le 29 août 2025, Apple a transmis ses observations n° 1.
42. Le 30 septembre 2025, SCO a transmis son mémoire en réplique.
43. Le 17 novembre 2025, IdFM a transmis son mémoire en défense n° 3.
44. Le 22 janvier 2026, SCO a transmis un mémoire en duplique n° 2.
45. Le 26 janvier 2026, Apple a transmis ses observations n° 2.
46. Le rapporteur a adressé :
 - cinq mesures d'instruction à SCO, qui y a répondu les 12 novembre 2024, 10 mars 2025, 12 septembre 2025, 25 novembre 2025, 14 janvier 2026 et 16 janvier 2026 ;
 - cinq mesures d'instruction à IdFM, qui y a répondu les 14 novembre 2024, 12 mars 2025, 19 septembre 2025, 26 novembre 2025, 9 janvier 2026 et 15 janvier 2026 ;
 - deux mesures d'instruction à Apple, qui y a répondu les 24 novembre 2025 et 15 janvier 2026.
47. Par une décision du 15 janvier 2026, le président de l'Autorité a fait droit à la demande de SCO visant à ce que la séance relative à la demande de règlement de différend l'opposant à IdFM se tienne à huis clos.
48. Par courriel du 16 janvier 2026, le service de la procédure de l'Autorité a convoqué les parties à une séance à huis clos le 29 janvier 2026.
49. Par courriel du 27 janvier 2026, le service de la procédure de l'Autorité a communiqué aux parties le sens de la solution que le rapporteur proposait d'apporter au différend.
50. Le 29 janvier 2026, à 14h30, s'est tenue à huis clos, dans les locaux de l'Autorité, en présence des représentants de SCO, IdFM et Apple, la séance à l'issue de laquelle il a été indiqué aux parties qu'elles avaient la possibilité de produire une note en délibéré jusqu'au 2 février 2026 à 14h.
51. Le 2 février 2026, chaque partie a transmis une note en délibéré.
52. Par une décision du rapporteur du 2 février 2026, l'instruction a été rouverte et sa date de clôture a été fixée au 3 février 2026 à 14h.

53. Le 3 février 2026, SCO, IdFM et Apple ont transmis des notes en délibéré n° 2.

2 DISCUSSION

2.1 Sur la recevabilité

2.1.1 Sur la recevabilité de la saisine de SCO en règlement de différend

54. 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 (2.1.1.1) d'un différend portant sur la mise œuvre des articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du code des transports (2.1.1.2).

2.1.1.1 Sur la qualification de SCO en tant que fournisseur de SNM

55. 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* ».
56. 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* »²².
57. En l'espèce, il est acquis et non contesté que l'application mobile « SNCF Connect » constitue un service numérique qui permet la vente de services de mobilité et constitue, au sens des dispositions précitées, un service numérique multimodal.
58. La société SCO, qui développe et exploite cette application mobile, constitue donc un fournisseur de service numérique multimodal au sens de l'article L. 1263-5 précité.

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

a) Demandes pour lesquelles le différend est caractérisé

59. 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 2022²³, SCO a, antérieurement à la saisine de l'Autorité, fait part de façon répétée à IdFM de ses désaccords sur plusieurs clauses et conditions de ce contrat qu'elle estime contraires aux articles L. 1115-10 et L. 1115-11 du code des transports.
60. D'une part, SCO a exprimé à plusieurs reprises, avant et/ou après la signature du contrat Pack V0 et de ses avenants, ses réserves sur la légalité des clauses, compte tenu :
- de la priorité de l'application SNM d'IdFM sur les fournisseurs de SNM tiers pour le déploiement des nouvelles fonctionnalités et la distribution de nouveaux titres²⁴ ;
 - du contrôle de l'utilisation des données clients des fournisseurs de SNM tiers à des fins commerciales en l'absence de garanties adéquates quant à l'étanchéité entre ses activités de gestionnaire de services et celles de SNM²⁵ ;
 - de l'absence de stipulations portant sur la rémunération des fournisseurs de SNM²⁶.

²² Voir, par exemple, les décisions de l'Autorité n° 2024-065, n° 2024-066, n° 2024-071, n° 2024-073, n° 2024-074 du 15 octobre 2024.

²³ Pièce produite par IdFM en réponse à la mesure d'instruction n° 1.

²⁴ Voir notamment pièces SCO n° 12 et 23 ; pièces IdFM n° 16-b, 16-c, 17-b, 17-c.

²⁵ Voir notamment pièces SCO n° 6, 7, 11, 23, 29, 30, 31, 32 ; pièces IdFM n° 3, 5-a, 5-b, 10-a, 12-a, 16-a, 17-a, 17-b.

²⁶ Pièces SCO n° 12, 17, 23, 30 et 31.

61. D'autre part, les conditions de la dématérialisation des produits tarifaires IdFM sur les équipements Apple, rendue possible depuis l'avenant n° 2 au contrat Pack V0, et plus particulièrement les difficultés inhérentes à l'usage du *Wallet* d'Apple, ont fait l'objet de plusieurs échanges infructueux entre les parties²⁷ avant que l'Autorité ne soit saisie au fond, la société SCO ayant notamment assorti la signature de cet avenant de nombreuses réserves²⁸.
62. Enfin, il n'est pas sérieusement établi que tout ou partie de ces désaccords auraient été privés d'objet depuis la saisine au fond de l'Autorité. À ce titre, sont inopérantes les circonstances invoquées par IdFM selon lesquelles, d'une part, le contrat Pack V0 serait uniquement « provisoire », d'autre part, un contrat « Pack 1 », susceptible de résoudre les différends précités, serait en cours de négociation, alors que, selon SCO, les conditions proposées dans ce projet de contrat ne sont pas satisfaisantes²⁹. De même, la circonstance selon laquelle des développements seraient en cours de la part d'IdFM et d'Apple, pour faire évoluer le parcours usager au sein du *Wallet*, n'est pas de nature à mettre un terme au différend, dès lors qu'aucune de ces évolutions n'a, à ce jour, été mise en œuvre³⁰, et qu'elles font l'objet de nombreuses réserves de la part de SCO³¹.
63. Il en résulte que pour les demandes susvisées, 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, de sorte que la saisine en règlement de différend présentée par SCO est, pour ces demandes, recevable.

b) Demandes pour lesquelles le différend n'est pas caractérisé

64. Il ressort cependant de l'instruction que SCO n'a pas démontré l'existence d'un différend concernant deux demandes.
65. Premièrement, la société SCO soutient que l'application mobile d'IdFM n'est pas soumise aux mêmes obligations contractuelles que les autres SNM – notamment s'agissant du paiement d'une compensation financière pour l'accès au service numérique de vente. Elle demande à ce titre à l'Autorité d'enjoindre à IdFM de conclure avec son SNM un contrat Pack V0 (ou des protocoles internes équivalents).
66. SCO, à qui il a été demandé de justifier de l'existence d'un différend sur ce point, s'est bornée à invoquer un courriel par lequel elle sollicitait d'IdFM « *une équité de traitement entre les différents opérateurs de SNM et avec l'application SNM d'Ile-de-France Mobilités [devant] passer par la mise en place du nouveau cadre contractuel dit « Pack V1 » annoncé depuis plusieurs mois, qui doit notamment permettre aux opérateurs d'intégrer leur propre plate-forme de paiement et de bénéficier d'une rémunération juste et équilibrée pour la distribution de titres de transport* »³². Il en ressort, d'une part, que SCO produit une unique pièce, qui ne saurait suffire à elle seule à établir l'existence d'un dialogue utile et infructueux entre les parties avant la date de saisine de l'Autorité. D'autre part, si cette pièce évoque la question de l'équité de traitement entre l'application IdFM et les autres applications mobiles, elle ne se rapporte pas à la question de la signature par IdFM d'un contrat Pack V0 pour sa propre application et du paiement d'une compensation financière par cette application.
67. Par conséquent, le différend n'est pas suffisamment caractérisé.

²⁷ Voir notamment pièces SCO n° 9 à 19.

²⁸ Pièce SCO n° 17.

²⁹ Voir notamment le mémoire en défense n° 3 d'IdFM, point 190.

³⁰ Voir notamment la réponse d'IdFM à la mesure d'instruction n° 5, question 1.

³¹ Voir notamment le mémoire en duplique de SCO, point 171, le courrier adressé de SCO à l'Autorité en date du 22 janvier 2026 transmis le 23 janvier 2026 à IdFM et Apple, ainsi que les notes en délibéré de SCO.

³² Pièce SCO n° 12.

68. Deuxièmement, la société SCO demande la suppression des clauses du contrat Pack V0 relatives au contrôle des communications des SNM.
69. À ce titre, SCO produit un courriel par lequel elle indique « *qu'elle n'est pas totalement libre de sa communication puisqu'elle doit respecter une liste d'exigences transmise par IDFM et faire partager toutes ses communications à IDFM en amont* » et qu'elle « *aimerait que cela évolue avec le Pack 1* »³³. Toutefois, cette seule pièce, de surcroît datée du 25 septembre 2024, soit deux jours seulement avant la saisine de l'Autorité, ne saurait suffire à elle seule à établir l'existence d'un dialogue utile et infructueux entre les parties permettant de caractériser un différend à la date de saisine de l'Autorité.
70. Il résulte de ce qui précède que, pour les deux demandes susvisées, la saisine de la société SCO n'est pas recevable.

2.1.2 Sur les demandes de la société Apple de la mettre hors de cause et de déclarer la demande en règlement de différend de SCO irrecevable à l'encontre d'Apple

[En application de la jurisprudence de la Cour d'appel de Paris issue de son arrêt n° 25/14282 du 26 mars 2026, la société Apple est mise hors de cause de la procédure de règlement de différend].

[Les points 71 à 80 ont été retirés par la décision n° 2026-043 du 18 mai 2026.]

2.2 Sur le bien-fondé de la demande en règlement de différend

2.2.1 Sur le droit pour SCO de percevoir une rémunération de la part d'IdFM

2.2.1.1 Arguments des parties

81. En l'état de ses dernières écritures, SCO demande à l'Autorité :
 - d'enjoindre à IdFM de proposer aux Fournisseurs de SNM une rémunération raisonnable, équitable et proportionnée en application de l'article L. 1115-10 du code des transports, dans un délai d'un mois à compter de la décision, sous astreinte de 1000 (mille) euros par jour.
82. À l'appui de sa demandes, SCO soutient notamment que :
 - les dispositions du code des transports précisent que les conditions du contrat conclu entre le fournisseur du service numérique multimodal et le gestionnaire de chacun des services doivent être raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées ;
 - le Pack V0 et le projet de Pack 1 n'assurent pas aux SNM un modèle économique pérenne car outre le fait qu'IdFM refuse de leur proposer une rémunération, ils sont contraints dans leurs activités du fait de (i) l'impossibilité pour les SNM de développer une stratégie marketing numérique en animant leur base de clients, (ii) l'interdiction de combiner des titres IdFM et des services ou produits tiers dans un même panier afin de faire des ventes croisées, (iii) l'importance des coûts qu'ils supportent pour assurer la vente des produits de l'AOM IdFM et (iv) l'insuffisance de la compensation des frais bancaires proposée dans le projet de Pack 1 ;

³³ Pièce SCO n° 30.

- les coûts qu'IdFM fait supporter aux SNM ne sont pas refacturés par IdFM à son propre SNM entraînant des confusions entre les activités d'AOM et de SNM qui sont inévitables et créent un déséquilibre entre les SNM, au profit de l'application d'IdFM.

83. En défense, IdFM soutient notamment que :

- le code des transports ne prévoyant aucune rémunération au profit des SNM, le choix a été fait, dans un contexte de rareté de l'argent public, de ne pas rémunérer des activités qu'IdFM n'a pas sollicitées et dont elle n'a fondamentalement pas besoin ;
- sauf à contrevenir frontalement aux règles de la commande publique, IdFM n'est pas fondée à proposer une rémunération aux SNM ;
- s'agissant des revenus pouvant être générés par SCO, (i) d'une part, SCO ne démontre pas son impossibilité d'utiliser librement la plupart des données qu'elle collecte dans le cadre de son propre service et (ii) d'autre part, le paiement commun – qui n'était pas possible lors de la conclusion du contrat pack v0, du fait de difficultés techniques et juridiques – est proposée dans le cadre de la conclusion du pack 1, mais a d'ores et déjà été refusé par SCO ;
- IdFM (en ses qualités d'AOM et de SNM) supporte d'importants coûts, qui ne sont pas, refacturés dans leur intégralité aux SNM : il ne serait donc ni fondé ni raisonnable d'affirmer que le SNM d'IdFM supporterait des coûts moindres que le SNM de SCO ;
- en proposant de prendre en charge une partie des frais bancaires des SNM, alors qu'elle n'y est aucunement contrainte IdFM a démontré être disposée à envisager des solutions alternatives.

2.2.1.2 Analyse de l'Autorité

a) Sur le principe de la rémunération des fournisseurs de SNM

i. Rappel du cadre juridique applicable

84. Comme exposé au point 7 de la présente décision, il résulte du I de l'article L. 1115-10 et du I de l'article L. 1115-11 du code des transports qu'un fournisseur de SNM peut :

- soit délivrer les produits tarifaires des services de mobilités du gestionnaire de services, sans pouvoir en modifier les prix (modèle de « délivrance ») ; ce modèle est celui qui a été retenu par le législateur pour régir les conditions dans lesquelles, sur le fondement du I de l'article L. 1115-11, un fournisseur de SNM peut, « *de droit* », délivrer les produits tarifaires visés à cet article ;
- soit, avec l'accord du gestionnaire de services concerné, procéder à la revente de ces produits tarifaires, au prix que le SNM détermine (modèle « d'achat-revente »).

85. Le III de l'article L. 1115-10 du code des transports précise que les « *modalités techniques et financières* » permettant la vente des services de mobilité par le fournisseur de SNM sont définies dans le cadre d'un contrat conclu avec le gestionnaire des services, dont les conditions doivent être « *raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées* », sans prévoir expressément que le fournisseur de SNM doive être rémunéré pour son activité de distribution³⁴.

³⁴ Ces modalités financières sont indépendantes de celles relatives à la compensation (également financière), « *raisonnable et proportionnée* », que les gestionnaires de services de mobilité « *peuvent demander* » au fournisseur du SNM pour la fourniture de l'interface permettant l'accès de l'utilisateur à leur service numérique de vente, prévue spécifiquement au II de l'article L. 1115-11 du code des transports, et dont il résulte que, dans le cadre du contrat mentionné au III de l'article L. 1115-10, cette compensation peut ne pas être demandée.

86. Il résulte de ce qui précède que, (i) en prévoyant plusieurs modèles possibles de distribution des produits tarifaires par le fournisseur de SNM, et (ii) en renvoyant aux parties le soin de négocier les conditions du contrat qui les lie, le législateur a entendu leur laisser une marge de manœuvre pour définir les conditions financières qu'elles souhaitent appliquer dans le cadre de leurs relations contractuelles, notamment pour fixer la rémunération du fournisseur de SNM.
87. Cette liberté contractuelle s'exerce cependant dans le cadre prévu par le législateur, qui a entendu favoriser le développement des SNM et a imposé, à cet effet, que les conditions contractuelles établies par les parties soient « raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées ». Il doit notamment être tenu compte, pour l'appréciation du respect de ces conditions, de ce que les parties s'inscrivent, ou non, dans le modèle dit de « délivrance », évoqué ci-dessus, en vertu duquel le fournisseur de SNM délivre les produits tarifaires sans pouvoir en modifier le prix. À l'inverse, un modèle d'achat-revente permet au fournisseur de SNM de modifier le prix des produits tarifaires qu'il délivre et ainsi de disposer d'un espace économique, en percevant une rémunération directement auprès de l'utilisateur. Il en résulte que, dans le modèle dit de « délivrance », qui est celui applicable au cas d'espèce, la rémunération des SNM figure implicitement mais nécessairement parmi les conditions « raisonnables, équitables et proportionnées » dont l'absence rendrait économiquement impossible le développement des SNM et tiendrait donc en échec l'objectif poursuivi par la loi.
88. Par ailleurs, le législateur a accordé aux parties la possibilité de saisir le régulateur d'un différend portant sur la mise en œuvre des articles L. 1115-10 et suivants du code des transports. À ce titre, il appartient au régulateur de concourir, par son action régulatoire, à l'atteinte des objectifs poursuivis par le législateur, tel que le développement de plateformes de distribution facilitant à l'utilisateur final la mobilité du quotidien et le report modal, et ce, en veillant au bon fonctionnement du secteur concerné, notamment en offrant des conditions équitables aux différents acteurs.
- ii. Sur l'apport des plateformes numériques de distribution sur le surplus économique
89. D'un point de vue économique, et en premier lieu, la recherche académique montre que l'introduction de plateformes de distribution numériques³⁵ est en principe associée à une augmentation du surplus économique³⁶.
90. En effet, en agrégeant l'offre et la demande, les plateformes numériques ont pour effet (i) de renforcer la transparence de l'information et ainsi de rendre l'offre plus accessible, (ii) de créer des effets de réseaux³⁷ et, dans certains cas, (iii) de développer de nouvelles offres, par la combinaison de plusieurs biens ou services, contribuant ainsi à augmenter la complémentarité et l'attractivité des offres proposées. L'ensemble de ces gains accroît la demande globale et conduit, par conséquent, à une augmentation du surplus économique.

³⁵ Une plateforme numérique peut se définir comme un intermédiaire facilitant les interactions entre ses différents utilisateurs.

³⁶ Le surplus économique correspond à la somme du surplus du producteur (différence entre le prix de vente et le prix minimum auquel le producteur était prêt à vendre son bien) et du surplus du consommateur (différence entre le prix d'achat et le prix maximum que le consommateur était prêt à payer pour acquérir le bien). Il correspond ainsi à la valeur créée par les échanges.

³⁷ Les effets de réseau désignent le phénomène selon lequel la valeur et l'utilité d'un produit ou d'un service augmente avec le nombre d'utilisateurs. Sur les effets de réseaux générés par les plateformes, voir, notamment, Belleflamme et Peitz (2018), *Platforms and Network Effects* (« Plateformes et effets de réseau » ; traduction de courtoisie du titre) ou encore Tirole (2024), *Competition and industrial policy in the 21st century* (« Concurrence et politique industrielle au XXI^e siècle » ; traduction de courtoisie du titre).

91. S'agissant des fournisseurs de SNM, les travaux académiques mettent en avant les gains potentiels générés par les MaaS³⁸ (« *Mobility as a Service* »)³⁹ d'un point de vue économique⁴⁰, mais également d'un point de vue social et environnemental, en favorisant le recours aux transports en commun⁴¹.
92. De tels gains s'inscrivent en parfaite cohérence avec les objectifs précisément poursuivis par le législateur lorsque celui-ci a, au travers de l'instauration du régime de droits et d'obligations applicable aux services numériques multimodaux, souhaité favoriser le développement des plateformes de distribution (cf. *supra* points 1 à 5).
93. En deuxième lieu, dans le cas particulier d'une structure verticalement intégrée qui détient un monopole sur un marché amont – tel que celui de l'organisation de l'offre de services de transport – et intervient également sur un marché aval – tel que celui de la distribution des titres de transport – la littérature économique montre qu'il peut être pertinent pour cette structure de laisser entrer des distributeurs tiers sur le marché aval, tant que ces derniers sont plus efficaces que lui. Cette efficacité peut résulter de l'aptitude d'un concurrent à fournir le service de distribution à un coût inférieur à celui supporté par la structure intégrée. Dans ce cas, la structure intégrée est en mesure de proposer à cet opérateur efficace un niveau de rémunération fondé sur ce que lui coûte son propre service de distribution, sans porter préjudice, d'un point de vue économique, à son marché amont⁴².
94. En effet, l'entrée de distributeurs alternatifs plus efficaces que la structure intégrée permet à cette dernière de tirer profit des gains d'efficacité que ces acteurs peuvent générer et de l'amélioration de la qualité de la distribution qu'ils sont susceptibles d'apporter.
95. Le maintien de tels distributeurs alternatifs nécessite néanmoins que ceux-ci trouvent un intérêt à l'exercice de leur activité, ce qui peut impliquer :
- de réguler le prix de gros du produit ou service (dans le cas présent, les produits tarifaires), fourni par la structure intégrée à l'amont et revendu par l'ensemble des distributeurs à l'aval⁴³, de sorte que le prix offert à l'aval permette une juste rémunération ; ou
 - lorsque les prix de détail sont fixes⁴⁴, de leur verser une rémunération pour leur activité de distribution, dès lors qu'il s'agit de la seule manière pour les fournisseurs de SNM de tirer un bénéfice de l'exercice de leur activité⁴⁵.

³⁸ Voir notamment Jittrapirom et al. (2017), *Mobility as a service: A critical review of definitions, assessments of schemes, and key challenges* (« La mobilité en tant que service (MaaS) : revue critique des définitions, évaluation des dispositifs et principaux enjeux », traduction de courtoisie du titre).

³⁹ La Mobilité comme service (« *Mobility as a Service* »), plus communément appelée le MaaS, permet à ses utilisateurs de planifier, réserver et payer un trajet intermodal sur une même plateforme numérique.

⁴⁰ van den Berg et al. (2022) *Business models for Mobility as an Service (MaaS)* (« Modèles économiques de la mobilité en tant que service » ; traduction de courtoisie du titre)

⁴¹ Hörcher et al. (2020) et Hensher et al. (2021) mettent notamment en évidence l'effet positif sur la demande de transports public de l'introduction d'un MaaS (Hörcher et al. 2020, *MaaS economics: Should we fight car ownership with subscriptions to alternative modes* – « Économie du MaaS : les abonnements à des modes alternatifs peuvent-ils constituer une alternative à la propriété automobile » - et Hensher et al. (2021), *Mobility as a service and private car use: Evidence from the Sydney MaaS trial* – « La mobilité en tant que service (MaaS) et l'usage de la voiture individuelle : enseignements tirés de l'expérimentation MaaS de Sydney » ; traductions de courtoisie des titres).

⁴² Voir notamment Rey et Tirole (2007) *The Theory of Industrial Organization*, Chapter 33, *A Primer on Foreclosure* – (« une introduction à l'éviction » ; traduction de courtoisie du titre du chapitre 33 du manuel d'organisation industrielle édité par Armstrong et Porter).

⁴³ Baumol et Sidak (1994) *The pricing of inputs sold to competitors* (« La tarification des intrants vendus à des concurrents » ; traduction de courtoisie du titre).

⁴⁴ Ce qui est le cas lorsque le gestionnaire de services a retenu le modèle de délivrance pour la distribution de ses titres de transport par des fournisseurs de SNM tiers.

⁴⁵ Lorsque les prix de détail sont fixes, l'absence de rémunération du distributeur équivaut en conséquence à un ciseau tarifaire. On parle de ciseau tarifaire lorsque la différence entre le prix de détail et le prix amont, i.e. la rémunération du distributeur aval, ne lui permet pas de couvrir ses coûts de distribution (voir notamment Gaudin et Saavedra (2014) *Ex ante margin squeeze tests*

96. Dans cette dernière hypothèse, une rémunération efficiente des distributeurs tiers permet en effet à la structure intégrée de bénéficier des effets de complémentarité pouvant exister entre (i) la qualité de l'offre proposée en amont, et (ii) la qualité de la distribution de cette offre en aval⁴⁶.

Dans le cas de la distribution de services de mobilité, les investissements réalisés par les fournisseurs de SNM tiers pour augmenter la qualité de la distribution sont en principe susceptibles de profiter aux services de transport : en rendant l'offre plus accessible et plus attractive, ils contribuent, en effet, à augmenter la demande, ce qui conduit *in fine* à accroître les recettes liées à l'activité de transport. En outre, ces investissements, en facilitant notamment le processus d'achat, sont à l'origine de plusieurs bénéfices pour les usagers finaux, en cohérence avec les objectifs poursuivis par la LOM.

iii. Conclusion sur le principe d'une rémunération

97. Il ressort des éléments qui précèdent que :

- le législateur avait pour intention, en adoptant les dispositions de la LOM, de favoriser le développement des plateformes de distribution numérique, au bénéfice des usagers finaux ;
- en cohérence avec cet objectif, les fournisseurs de SNM contribuent à augmenter la qualité de la distribution des titres de transports, et ce tant au bénéfice des usagers finaux qu'à celui de l'entité chargée de l'organisation des transports, laquelle peut tirer profit de la diversification et de l'augmentation de la qualité des canaux de distribution ;
- l'arrivée et le maintien de fournisseurs de SNM tiers nécessite néanmoins que ceux-ci soient en mesure de tirer un bénéfice de l'exercice de leur activité ce qui implique, lorsqu'ils sont en incapacité de modifier les prix des titres de transports – ce qui est le cas lorsque le modèle de la délivrance s'applique – qu'ils soient rémunérés pour leur activité.

98. En conclusion, le caractère raisonnable, équitable, et proportionné des clauses du contrat liant un fournisseur de SNM à un gestionnaire de services implique nécessairement, dans un modèle de « délivrance », au sens du 1° du I de l'article L. 1115-10 du code des transports, que le gestionnaire verse une rémunération au fournisseur de SNM au titre de ses activités de distribution⁴⁷.

in the telecommunications industry: What is a reasonably efficient operator? - « Tests ex ante de ciseau tarifaire dans le secteur des télécommunications : qu'est-ce qu'un opérateur raisonnablement efficient » ; traduction de courtoisie du titre). Lorsque les prix de détail sont fixes, une absence de rémunération ne permet pas aux distributeurs aussi efficaces que la structure intégrée de couvrir leurs coûts de distribution, avec pour conséquence à long terme de les évincer du marché.

⁴⁶ L'augmentation de la qualité de la distribution permet en principe de rendre l'offre plus accessible et d'augmenter la demande. Réciproquement, une augmentation de la qualité de l'offre rend celle-ci plus attractive, conduisant à augmenter les recettes liées à la distribution.

⁴⁷ À cet égard, l'Autorité relève qu'IdFM soutient que le versement d'une rémunération à un fournisseur de SNM exposerait à un risque de requalification, en marché public, des contrats conclus par des autorités organisatrices, sur le fondement des articles L. 1115-10 et L. 1115-11 du code des transports. S'il ne lui appartient pas de veiller au respect du droit de la commande publique, l'Autorité relève néanmoins que, conformément à la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union Européenne, le droit des marchés publics n'est pas applicable en l'absence d'un processus de sélection d'opérateurs pour la fourniture d'une prestation (voir notamment CJUE, 2 juin 2016, Dr. Falk Pharma GmbH, aff. C-410/14 ; 1er mars 2018, M. Tirkkonen, aff. C-9/17). En l'occurrence, le dispositif de l'article L. 1115-1 du code des transports, en tant qu'il prévoit que tout SNM peut « de droit » délivrer les produits du gestionnaire de services, et contracter avec ce dernier, est exclusif de tout processus de sélection d'opérateurs, de sorte que les contrats conclus sur son fondement ne sauraient relever du droit des marchés publics.

b) Sur le niveau de rémunération à verser aux fournisseurs de SNM

99. Une fois établi le principe d'une rémunération des fournisseurs de SNM pour leur activité de distribution de produits tarifaires dont les prix sont fixes, la détermination du niveau optimal de rémunération dépend quant à elle de plusieurs facteurs, complexes à objectiver. Dans ces conditions, une rémunération des fournisseurs de SNM fondée sur les coûts de distribution de la structure intégrée semble pertinente (i). Pour ce faire, plusieurs méthodes de calcul des coûts peuvent être mobilisées (ii). En outre, d'autres approches, prises isolément ou combinées avec une méthode fondée sur les coûts sont également envisageables (iii).

i. Sur la pertinence d'une rémunération des fournisseurs de SNM fondée sur les coûts de distribution supportés par la structure intégrée

100. La détermination du niveau optimal de rémunération des fournisseurs de SNM dépend de la valeur qu'ils sont en mesure de générer, laquelle est inconnue des acteurs et du régulateur économique et dépend de différents éléments tels que, notamment :

- le degré de complémentarité existant entre la qualité de l'offre de transport et la qualité de la distribution, c'est-à-dire le degré de sensibilité de la demande de services de transport aux variations de la qualité de la distribution de ces services ;
- les gains d'efficacité pouvant être générés par des fournisseurs de SNM tiers ; ou encore
- la capacité de ces fournisseurs de SNM tiers à atteindre des segments de nouveaux usagers.

101. Dans ce contexte, une négociation par les parties d'une rémunération des fournisseurs de SNM fondée sur les coûts de distribution numérique supportés par la structure intégrée présenterait plusieurs intérêts, dans la mesure où un tel niveau de rémunération :

- favorise l'arrivée ou le maintien dans le secteur de fournisseurs de SNM tiers, au bénéfice de la structure intégrée - qui peut bénéficier de nouveaux canaux de distribution - et des usagers, conformément aux objectifs poursuivis par la LOM ;
- garantit que seuls les SNM au moins aussi efficaces que celui de la structure intégrée seront incités à entrer et/ou à rester dans le secteur, dès lors que ceux-ci ne pourront bénéficier d'aucune marge si leurs propres coûts de distribution sont supérieurs à ceux de la structure intégrée ;
- s'appuie sur des données identifiables, qui peuvent être auditées et objectivées ; et
- enfin, contribue à la mise en place de conditions contractuelles raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées entre les parties.

ii. Sur les différentes méthodes fondées sur les coûts de la structure intégrée pouvant être mobilisées

102. S'agissant des standards de coûts pouvant être mobilisés en suivant une telle méthode, la théorie économique met en avant plusieurs approches qui consistent notamment à se fonder sur les coûts marginaux⁴⁸, les coûts de distribution évitables⁴⁹ ou encore les coûts moyens incrémentaux de long terme⁵⁰, ces derniers constituant une référence souvent privilégiée par les auteurs⁵¹ et les autorités de concurrence et de régulation économique, notamment lorsque les activités impliquent d'engager des coûts irrécupérables⁵².

103. Dans un cas comparable à celui objet de la présente décision, s'agissant des objectifs poursuivis, l'Autorité de la concurrence allemande a enjoint à la Deutsche Bahn, proposant des services de transport ferroviaires de voyageurs et procédant par ailleurs à leur distribution numérique, (i) de prévoir une rémunération des plateformes tierces pour leur activité de distribution numérique des services de transport de la Deutsche Bahn, et (ii) de fonder cette rémunération sur les coûts moyens incrémentaux de long terme que cette dernière supporte elle-même au titre de ses propres activités de distribution numérique⁵³.

iii. Sur les autres méthodes pouvant être mobilisées

104. Si les méthodologies fondées sur les coûts sont celles qui sont le plus souvent mises en avant par la théorie économique, et mobilisées par les autorités de concurrence et de régulation économique, d'autres approches peuvent également être utilisées, comme des méthodes s'appuyant sur la valeur directement générée⁵⁴ par l'activité d'un distributeur tiers ou encore sur la pratique du marché, *via* la réalisation d'un parangonnage.

105. De telles méthodes présentent toutefois plusieurs limites, liées en particulier à leur manque de robustesse et aux difficultés que peuvent éprouver les acteurs à les établir sur la base de critères objectifs et non discriminatoires, compte tenu notamment de l'asymétrie d'information et des pouvoirs de négociation dont la structure intégrée est susceptible de bénéficier⁵⁵.

⁴⁸ Les coûts marginaux correspondent aux coûts supportés par l'opérateur pour la production d'une unité additionnelle d'un bien ou service.

⁴⁹ Les coûts évitables désignent l'ensemble des coûts qui cesseraient d'être supportés par l'opérateur à la suite d'une décision de réduction de la production d'un bien ou d'un service, voire d'une éviction du marché (Baumol, (1996) *Predation and the Logic of the Average Variable Cost Test* ; « La prédation et la logique du test du coût variable moyen » ; traduction de courtoisie du titre). Ils comprennent tant les coûts variables que certaines coûts fixes directement attribuables à la fourniture du bien ou du service donné.

⁵⁰ Les coûts moyens incrémentaux de long terme correspondent aux coûts supplémentaires supportés – ou susceptibles d'être évités – par l'opérateur sur un horizon de long terme. Ils prolongent la logique des coûts évitables en intégrant, à long terme, l'ensemble des coûts fixes directement attribuables à l'incrément considéré, y compris les coûts irrécupérables (cf. notamment Baumol, 1996, cité *supra*).

⁵¹ Baumol (1996), cité *supra*.

⁵² En pratique, pour estimer les niveaux de coûts – notamment dans le cadre de la fixation des tarifs d'accès – les régulateurs recourent aux coûts variables pour approximer les coûts marginaux lorsque les coûts fixes sont négligeables. En présence de coûts fixes significatifs, les coûts évitables sont privilégiés à court terme, tandis qu'à long terme, ou en présence de coûts irrécupérables, les coûts moyens incrémentaux de long terme constituent la référence usuelle. Voir notamment International Telecommunication Union. (2009), *Regulatory Accounting Guide* (« Guide de la comptabilité selon les autorités de régulation » ; traduction de courtoisie du titre).

⁵³ Bundeskartellamt, 26 juin 2023, aff. B9 144/19.

⁵⁴ Voir, notamment, Guerreiro et Amaral (2018) *Cost-based price and value-based price: are they conflicting approaches?* (« Tarification fondée sur les coûts et tarification fondée sur la valeur : des approches contradictoires ? » ; traduction de courtoisie du titre).

⁵⁵ Voir notamment Cronin et Motluk (2021) *Flawed Competition Policies: Designing 'Markets' with Biased Costs and Efficiency Benchmarks* (« Politiques de concurrence défaillantes : concevoir des « marchés » à partir de coûts biaisés et de critères d'efficacité inadaptés » ; traduction de courtoisie du titre).

106. En revanche, ces approches peuvent s'avérer adaptées pour évaluer la cohérence d'une méthodologie fondée sur les coûts, ou encore pour proposer des modulations à la rémunération de base octroyée, étant entendu que de telles modulations peuvent présenter un intérêt pour valoriser, notamment : (i) la réalisation d'investissements marketing importants, bénéfiques au gestionnaire de services de mobilité ; (ii) la possibilité d'atteindre de nouveaux usagers pour répondre à une demande spécifique ; ou encore (iii) la plus-value retirée d'un effet de marque.
107. À cet égard, l'Autorité relève que si le contrat-type proposé par le gestionnaire de services de mobilité pour la délivrance de ses produits tarifaires par les fournisseurs de SNM doit contenir les conditions générales que celui-ci entend appliquer indistinctement à tous les fournisseurs, les parties peuvent également convenir de conditions particulières, librement négociées entre elles⁵⁶.
108. Ainsi, au-delà de la rémunération de base devant être établie au sein des conditions générales des contrats conclus en application des articles L. 1115-10 et L. 1115-11 du code des transports, les parties sont libres de prévoir des modulations de cette rémunération, à condition toutefois que celles-ci soient fondées sur la base de critères transparents, objectifs et non discriminatoires.

iv. Conclusion sur le calcul du niveau de rémunération

109. Quelle(s) que soi(en)t la ou les méthode(s) utilisée(s), une connaissance précise des produits générés et des coûts supportés par la structure intégrée pour ses propres activités de distribution numérique est requise pour établir, le niveau de rémunération approprié.
110. Par ailleurs, en cas d'échec des négociations entre les parties, une connaissance des produits et des coûts supportés par le fournisseur de SNM tiers pourrait utilement éclairer l'Autorité, qui serait alors amenée à fixer le niveau de rémunération approprié, en lui permettant de mieux comprendre les modèles d'affaires de ce fournisseur de SNM et de contrôler la cohérence des résultats obtenus en appliquant une méthodologie de calcul fondée sur les coûts de distribution numérique supportés par la structure intégrée.
111. Il importe à ce titre que de tels produits (en valeur et volume) et coûts soient identifiés et retracés distinctement au sein d'une comptabilité analytique. Cette comptabilité analytique est établie sur la base des éléments détenus, notamment la liasse comptable en fléchant et ventilant les dépenses et les recettes liées à la distribution numérique.

c) Appréciation au cas d'espèce

112. En l'espèce, IdFM est une structure intégrée disposant d'un monopole sur l'organisation des services de transport en Île-de-France, qu'elle conventionne auprès de différentes entreprises de transport, et intervenant par ailleurs directement dans la distribution numérique des titres, par le biais de son application mobile Île-de-France Mobilités et de son site internet.
113. En application du contrat type Pack V0 établi en vertu des articles L. 1115-10 et L. 1115-11 du code des transports, des fournisseurs de SNM tiers peuvent également procéder à la distribution numérique des produits tarifaires IdFM, sans en modifier les conditions d'utilisation, de tarification et de réservation⁵⁷.

⁵⁶ Voir les décisions de l'Autorité n° 2024-065, 2024-066, 2024-067, 2024-068, 2024-069, 2024-070, 2024-071, 2024-072, 2024-073 et 2024-074 susvisées.

⁵⁷ Pour rappel le contrat type Pack V0 retient le modèle dit de « délivrance », au sens de l'article L. 1115-10 du code des transports, pour la distribution des titres de transport d'IdFM par les fournisseurs de SNM.

114. Plusieurs fournisseurs de SNM, dont SCO, ont à cet égard conclu un contrat avec IdFM, contribuant à la diversification des canaux de distribution des services de mobilité offerts par le gestionnaire de services, et, partant, à faciliter l'accès aux modes de transports disponibles en Île-de-France et favoriser l'adoption de nouveaux modes de déplacement plus respectueux de l'environnement, au bénéfice des usagers et d'IdFM.
115. Afin de garantir le maintien de fournisseurs de SNM tiers, il ressort des éléments mentionnés aux points 844 à 988 que les dispositions du code des transports doivent être lues comme imposant à IdFM de rémunérer les fournisseurs de SNM pour leur activité de distribution de ses produits tarifaires, dès lors que cette rémunération est la condition *sine qua non* pour que de nouveaux fournisseurs de SNM proposent leurs services de manière pérenne, conformément aux objectifs poursuivis par la LOM. L'Autorité considère donc que cette condition fait partie de celles qui doivent figurer dans le contrat conclu entre le fournisseur du SNM et le gestionnaire des services pour que les stipulations de ce contrat puissent être regardées comme raisonnables, équitables et proportionnées au sens de l'article L. 1115-10 du code des transports.
116. Par conséquent, la clause du contrat type Pack V0⁵⁸ et du contrat Pack V0 conclu entre SCO et IdFM⁵⁹, qui prévoit que « [l]e SNM ne percevra pas de commission de la part d'Île-de-France Mobilités - ni aucune autre forme de rémunération - liée à la délivrance de produits Île-de-France Mobilités » ne constitue pas, au sens de l'article L. 1115-10, une clause raisonnable, équitable et proportionnée, de sorte qu'il incombe à IdFM de modifier cette clause pour prévoir une rémunération des fournisseurs de SNM.
117. À cet égard, dans le cadre de la liberté contractuelle laissée aux parties pour définir les conditions financières qu'elles souhaitent appliquer à leur relation contractuelle, le niveau de rémunération des fournisseurs de SNM – comprenant une rémunération de base, figurant dans des conditions générales applicables à tous les fournisseurs de SNM, et pouvant, le cas échéant, être modulée dans le cadre de conditions particulières – pourra être déterminé dans un cadre négocié, à partir d'une ou plusieurs méthodes, dont certaines ont été citées aux points 999 à 1111.
118. Les parties pourront également s'appuyer sur des données de parangonnage qui peuvent s'avérer utiles pour s'assurer de la cohérence des résultats obtenus. Ainsi, s'agissant de la distribution numérique de titres de transport, des données publiquement accessibles indiquent notamment que :
- SNCF Voyageurs verse aux distributeurs numériques des transports ferroviaires conventionnés TER et Intercités une commission fixée à 2,8 % du prix du panier⁶⁰ ;
 - un taux de commission de base s'élevant à 4,5 % (susceptible de varier en fonction du type de titre) est versé aux distributeurs numériques de titres de transport des différentes franchises existantes au Royaume-Uni⁶¹, selon les données publiées par le *Rail delivery group*⁶²; et

⁵⁸ Article 3.4.1 du contrat-type Pack V0 approuvé le 28 juin 2023 (pièce produite par IdFM en réponse à la mesure d'instruction n° 1).

⁵⁹ Pièce SCO n° 1 SCO, article 3.4.1, page 13.

⁶⁰ SNCF Voyageurs, « [Conditions générales du contrat de délivrance des produits tarifaires des services de mobilité de SNCF Voyageurs par le fournisseur de service numérique multimodal](#) », version n° 1, juillet 2025

⁶¹ Rail delivery Group « [Rail industry commission rates and fees](#) » (traduction de courtoisie : taux de commission et frais applicables au secteur ferroviaire), applicables à compter du 1^{er} avril 2025

⁶² Association des compagnies ferroviaires du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

- la première version du « *Contrat type Maas – Modèle de Convention de délivrance des services de mobilités entre un gestionnaire de mobilité et un fournisseur de service numérique multimodal (FNSM)* » établi par AGIR Transport⁶³ proposait une rémunération des fournisseurs de SNM fondée sur « *un coût fixe par vente* » et un pourcentage du montant de la recette de « *3 à 5 % du montant à titre indicatif* »⁶⁴.

119. Par conséquent, il convient d'enjoindre à IdFM et à SCO de prendre les mesures précisées à l'article 1 de la présente décision, afin de permettre aux SNM de bénéficier d'une rémunération pour leur activité de délivrance des produits tarifaires d'IdFM.

2.2.2 Sur la suppression des droits de priorité dont bénéficie le SNM d'IdFM

2.2.2.1 Arguments des parties

120. En l'état de ses dernières écritures, SCO demande à l'Autorité :

- de dire que les conditions de vente des titres IdFM stipulées dans le contrat pack V0 ne sont pas raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées en violation des articles L. 1115-10 et suivants du code des transports en raison notamment :
 - de la priorité consentie à l'Application SNM IdFM par rapport aux fournisseurs de SNM tiers pour le déploiement des nouvelles fonctionnalités et la distribution de nouveaux titres par l'AOM IdFM ;
 - de la priorité consentie à l'Application SNM IdFM par rapport aux fournisseurs de SNM tiers pour la communication et la promotion des nouvelles offres et des nouveaux services développés par l'AOM IdFM.
- d'enjoindre à l'AOM IdFM de supprimer du contrat Pack V0 toute mention/clause assurant la primauté de l'application SNM IdFM notamment pour le déploiement technique, la distribution d'une nouvelle offre et la communication de nouveaux services ou offres afin de se conformer aux dispositions des articles L. 1115-10 et suivants du code des transports, dans un délai d'un mois à compter de la décision, sous astreinte de 1 000 euros par jour.

121. À l'appui de ses demandes, SCO soutient notamment que :

- le contrat Pack V0 impose des droits de priorité au bénéfice de l'application mobile d'IdFM qui lui confèrent un avantage concurrentiel sur les autres SNM en violation des exigences du III de l'article L. 1115-10 du code des transports ;
- l'article 6.3 de l'annexe 1 accorde une primauté à l'application IdFM pour le déploiement des évolutions du Canal Mobile, qui se trouve renforcée par le processus de développement imposé par IdFM, alors que rien ne justifie que l'application SNM IdFM passe en production les évolutions d'offres ou de services avant leur mise à disposition aux autres fournisseurs de SNM ;
- l'article 8.4 du Pack V0 permet à IdFM de réserver à son propre SNM, au détriment des autres fournisseurs de SNM, la communication sur les nouvelles offres et les nouveaux services proposés par le service numérique de vente d'IdFM ;

⁶³ AGIR Transport est une association, créée par des élus locaux, qui apporte aux collectivités et aux opérateurs indépendants une expertise complète en matière de transport public et de mobilité

⁶⁴ AGIR Transport, « [Contrat type Maas](#) », version I du 22 juin 2022

- le contrat Pack 1, en cours de discussion, ne prévoit pas de supprimer une telle priorité de communication.

122. IdFM soutient notamment que :

- la primauté accordée au SNM d'IdFM n'a que pour objet de tester, stabiliser et valider les évolutions technologiques :
- 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 ;
- le contrat Pack 1 mettra fin au différend en alignant les calendriers de communication

2.2.2.2 Analyse de l'Autorité

a) Sur le droit de priorité pour la distribution de nouveaux titres et le déploiement de nouvelles fonctionnalités

123. Il résulte de l'article 6.3 de l'annexe 1 du contrat Pack V0, relatif aux « évolutions du Canal Mobile », 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 »⁶⁵.
124. Premièrement, le champ d'application de ces stipulations recouvre l'ensemble des évolutions du Canal Mobile, lesquelles peuvent être de deux ordres. Les « évolutions mineures », régies par l'article 6.3.1 de l'annexe 1 précitée, sont de faibles impact⁶⁶. En revanche, les « évolutions majeures », régies à l'article 6.3.2 de la même annexe, sont celles qui « apportent de nouvelles fonctionnalités, voire peuvent restructurer une partie de l'application »⁶⁷. À ce titre, selon IdFM, « l'intégration de la dématérialisation de la carte Navigo via la technologie HCE (Host Card Emulation) sur les smartphones Android, ainsi que la dématérialisation des cartes de transport sur les appareils Apple, constituent les évolutions majeures les plus structurantes du service »⁶⁸. De même, IdFM indique que si le développement d'un nouveau produit tarifaire n'implique pas nécessairement une évolution du Canal Mobile, en revanche, l'arrivée d'un nouveau produit tel que le Navigo Liberté +, constitue une « évolution majeure topique »⁶⁹.
125. Deuxièmement, les conséquences concrètes de l'article 6.3 précité ont été précisées par IdFM, qui indique qu'une implémentation « en premier » des évolutions du Canal Mobile « implique la réalisation de tests grandeur réelle en phase de production ; ces tests ne peuvent être menés que sur l'Application Mobile d'IDFM afin de s'assurer du bon fonctionnement du service et de le stabiliser le cas échéant, en y apportant les correctifs nécessaires. IDFM tend, dans la mesure du possible, à réduire au maximum ce délai. Par exemple, dans le cadre de la dématérialisation du titre sur téléphone iOS, IDFM a rôdé le service en un mois. Il n'en demeure pas moins que le temps nécessaire à l'identification et à la résolution des difficultés techniques rencontrées en cours de déploiement ne peut, par nature, être anticipé »⁷⁰.

⁶⁵ Pièce SCO produite en réponse à la mesure d'instruction n° 1.

⁶⁶ Pièce SCO n° 1. L'article 1.1 du contrat Pack V0 définit les « évolutions mineures » comme celles visant aux « corrections de bugs ou des ajouts de fonctionnalités secondaires. Par exemple : l'ajout d'un bouton de raccourci, ou des évolutions simples de type paramétrage ne nécessitant pas de modifications des parcours existants ».

⁶⁷ Pièce SCO n° 1, article 1.1 du contrat Pack V0 définissant les « évolutions majeures ».

⁶⁸ Réponse d'IdFM à la mesure d'instruction n° 3.

⁶⁹ Réponse d'IdFM à la mesure d'instruction n° 3.

⁷⁰ Réponse d'IdFM à la mesure d'instruction n° 3.

126. Il en résulte que l'article 6.3 de l'annexe 1 du contrat Pack V0 confère à l'application mobile d'IdFM un droit de priorité pour l'implémentation des évolutions mineures et majeures de son service Canal Mobile, afin de réaliser des tests « grandeur réelle » en phase de production. De tels tests sont donc réalisés dans une phase de production complète, au cours de laquelle l'évolution est déployée auprès du grand public, et ce dans la seule application mobile IdFM.
127. Troisièmement, si IdFM justifie un tel droit de priorité par des motifs techniques tenant à la nécessité de tester, stabiliser et valider les évolutions technologiques avant qu'elles soient mises à disposition de tous les SNM⁷¹, il n'apporte pas d'éléments suffisants à l'appui d'une telle affirmation :
- d'une part, l'Autorité relève que, avant la réalisation des tests grandeur réelle, l'article 6.3.2 précité de l'annexe 1 offre à IdFM la possibilité de tester d'abord dans sa propre application les évolutions majeures de la solution Canal Mobile, et ce en « préproduction », c'est-à-dire avant leur déploiement auprès du grand public⁷². Durant cette phase de préproduction, IdFM est donc en mesure de stabiliser les évolutions en corrigeant les défaillances ou les anomalies sévères, et sans qu'il n'en résulte de traitement inéquitable vis-à-vis des autres SNM ;
 - d'autre part, aucun élément invoqué par IdFM ne semble justifier l'exclusion des fournisseurs de SNM tiers aux tests grandeur réelle, alors que lesdits fournisseurs pourraient, au contraire, utilement contribuer à ces tests par leur expertise technique, notamment pour identifier et proposer des corrections aux dysfonctionnements non-détectés en phase de préproduction.
128. Quatrièmement, et en conséquence de ce qui précède, l'application d'IdFM bénéficie de fait, en exclusivité –, et pour des durées qui ne sont du reste pas encadrées par le contrat – d'évolutions qui, pour certaines, peuvent être très significatives pour l'utilisateur, et conférer ainsi à IdFM un avantage décisif sur les autres fournisseurs de SNM.
129. Tel est le cas, par exemple, du déploiement du Navigo Liberté + dématérialisé sur téléphone mobile. IdFM reconnaît, comme indiqué ci-dessus, que le déploiement de ce nouveau produit constituait une évolution majeure topique, et admet donc qu'il relevait en tout état de cause du droit de priorité prévu à l'article 6.3 précité. Ce faisant, après avoir développé des versions « Bêta » du Navigo Liberté + en phase de préproduction, IdFM a déployé ce produit tarifaire en premier dans son application en phase de production, en juin 2025⁷³. À la date de la présente décision, soit près de 8 mois après son déploiement, l'application mobile IdFM est toujours la seule à proposer le Navigo Liberté + dématérialisé aux usagers des transports en Île-de-France.
130. Ainsi, par l'effet de l'article 6.3 de l'annexe n° 1 du contrat Pack V0, l'application mobile IdFM bénéficie d'un avantage certain à l'égard des autres applications SNM, qui se traduit à la fois par un renforcement de son attractivité et par la capacité à capter seule et à son seul profit, pendant une durée de plusieurs mois, la clientèle du Navigo Liberté + dématérialisé.

⁷¹ Mémoire en défense n° 3 d'IdFM, point 255.

⁷² Il résulte de cet article que « [l]es évolutions majeures de la solution Canal Mobile sont recettées par IDFM avant de pouvoir être déployées en PRE PROD pour réaliser des tests de non-régression. Une fois ces tests de non-régression OK sur l'application IdFM, les SNM peuvent réaliser leurs propres tests de non-régression en PRE PROD ou sur l'environnement INT SNM pendant un délai de 2 semaines avant la mise en production », pièce SCO produite dans le cadre de ses réponses à la mesure d'instruction n° 1.

⁷³ Mémoire en défense n° 3 d'IdFM, points 256 à 265.

131. Cinquièmement, et en dernier lieu, l'article 6.3.4 de l'annexe 1 précitée, relatif à « *l'intégration d'une version de SDK⁷⁴* », prévoit qu'IdFM « *met à disposition des SNM les composants techniques nouveaux, après les avoir stabilisé[s] via un process de r[o]dage technique dans son application. [IdFM] s'engage à ce que la durée de ce process soit raisonnable* ». L'Autorité relève qu'une telle rédaction reste ambiguë sur le point de savoir si la période de rodage technique effectuée dans l'application se réfère à une période de test en préproduction, ou vise un déploiement en production.

132. Il résulte de tout ce qui précède que :

- l'article 6.3 de l'annexe n° 1 du contrat Pack V0, en tant qu'il confère à l'application IdFM un droit de priorité pour déployer les évolutions du Canal Mobile, ne constitue pas une clause raisonnable, équitable et proportionnée et méconnaît le III de l'article L. 1115-10 du code des transports ;
- l'article 6.3.4 de la même annexe ne saurait constituer une clause raisonnable, équitable et proportionnée, qu'à la condition qu'il ne permette pas à l'application d'IdFM de déployer en phase de production une nouvelle version de SDK, en priorité par rapport aux autres SNM.

b) Sur le droit de priorité pour la communication et la promotion des nouvelles offres et nouveaux services

133. Aux termes de l'article 8.4 du contrat Pack V0, tel que modifié par l'avenant n° 1, IdFM « *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 (...). Cette clause doit s'appliquer dans un délai raisonnable qui sera arbitré lors d'un comité de gouvernance dédié* »⁷⁵.

134. Il résulte de ces stipulations qu'IdFM dispose ainsi d'un droit de priorité pour communiquer sur la sortie des nouveaux services et offres constituant des évolutions majeures, telles que le lancement d'un nouveau produit tarifaire comme le Navigo Liberté +, ou encore la dématérialisation des produits tarifaires sur les équipements Apple⁷⁶.

135. Alors que ce droit de priorité s'applique précisément aux communications qui portent sur les évolutions les plus significatives pour l'utilisateur, et donc aux communications pour lesquelles les enjeux d'équité avec les fournisseurs de SNM sont les plus importants, IdFM n'a apporté aucune justification probante à l'exercice d'un tel droit de priorité. En outre, quand bien même le délai dans lequel IdFM peut communiquer de manière prioritaire serait « raisonnable » – sans que le contrat ne précise, du reste, ce que constitue un délai raisonnable – une telle précision ne saurait, en tout état de cause, garantir une équité entre les fournisseurs de SNM.

136. Par conséquent, l'article 8.4 précité est de nature à procurer à l'application d'IdFM un avantage certain, et injustifié par rapport aux autres applications mobiles, en termes de visibilité auprès des usagers et donc de captation de la clientèle. De tels effets sont, de surcroît, accentués par l'application conjuguée des stipulations précitées relatives au droit de priorité dont bénéficie IdFM pour le déploiement des nouvelles fonctionnalités et offres.

⁷⁴ Software Development Kit. Celui-ci est défini, à l'article 1.2 du contrat Pack V0, comme un « *ensemble d'outils d'aide à la programmation proposé aux éditeurs / développeurs d'applications mobiles (...)* ». Il s'agit donc d'un mode d'emploi et de développement des différentes API, permettant au SNM d'échanger avec les différentes « briques » du SNV.

⁷⁵ Pièce SCO n° 2.

⁷⁶ Cf. point 124 de la présente décision, sur les interprétations du terme d'« *évolutions majeures* » faites par IdFM lui-même.

137. Il résulte de ce qui précède que, en tant qu'il confère un droit de priorité à IdFM pour communiquer sur les nouveaux services et offres faisant l'objet d'évolutions majeures, l'article 8.4 du contrat Pack V0 ne constitue pas une clause raisonnable, équitable et proportionnée et méconnaît, de ce fait, le III de l'article L. 1115-10 du code des transports.
138. Par conséquent, il convient d'enjoindre à IdFM de prendre les mesures précisées à l'article 2 de la présente décision.

2.2.3 Sur le régime des données

2.2.3.1 Arguments des parties

139. En l'état de ses dernières écritures, SCO demande à l'Autorité d'enjoindre à IdFM de supprimer du contrat Pack V0 toute mention/clause assurant à l'AOM IdFM le contrôle sur l'utilisation des données clients des fournisseurs de SNM tiers à des fins commerciales en l'absence de garanties adéquates quant à l'étanchéité entre ses activités de gestionnaire de services et celles de SNM.
140. À l'appui de ses demandes, SCO soutient notamment que :
- IdFM collecte, *via* son SNV, les données de vente des titres – y compris de ceux vendus par un SNM tiers – et que l'application SNM d'IdFM est ensuite la seule en mesure d'animer les clients, SCO ne pouvant quant à elle disposer des données de ses clients ;
 - IdFM ne garantit pas de séparation entre les données clients relatives à son activité d'AOM (issues du SNV) et celles relatives à son activité de SNM, ce qui favorise l'application SNM d'IdFM, dont les équipes commerciales peuvent accéder aux données des clients issues des activités de gestionnaire de services d'IdFM, et donc aux données des clients de SCO.
141. IdFM soutient notamment que :
- l'avenant n° 1 a modifié le Pack V0 pour prévoir que SCO, à l'exception des données qu'elle doit transmettre à IdFM en application du code des transports, peut librement utiliser les données obtenues sur son application à des fins commerciales ou statistiques ;
 - IdFM dispose de deux bases de données, (i) la base SIS alimentée par les comptes IdFM Connect, pour l'heure uniquement utilisée pour le SAV et non pour la communication commerciale, et (ii) la base SIG gérée par Comutitres et alimentée par les produits à souscription, seule cette base étant utilisée pour les campagnes de communication, à la condition que l'utilisateur y ait consenti. Les données ne sont croisées que si un usager est enregistré sur les deux bases de données ;
 - SCO n'étaye pas ses allégations selon lesquelles des contraintes strictes lui seraient imposées par IdFM quant à sa capacité d'utiliser les données qu'elle collecte et d'animer librement ses propres clients.

2.2.3.2 Analyse de l'Autorité

142. À deux reprises, l'Autorité a demandé en mesures d'instruction à SCO de préciser ses demandes et griefs⁷⁷, dès lors que celle-ci sollicitait la suppression de « *toute mention/clause assurant à l'AOM IdFM le contrôle sur l'utilisation des données clients des fournisseurs de SNM tiers à des fins commerciales* », sans indiquer dans ses écritures les clauses visées, ni leurs conséquences pour SCO, ni en quoi elles n'étaient pas conformes au cadre juridique applicable.
143. Il résulte des réponses aux mesures d'instruction que SCO formule deux griefs, relatifs à (i) l'inégalité de traitement dans l'utilisation des données clients à des fins commerciales et (ii) à l'absence de garanties d'étanchéité entre les activités de gestionnaire de services et celles de SNM d'IdFM⁷⁸.

a) Sur l'utilisation des données clients à des fins commerciales

144. En réponse aux mesures d'instruction précitées, SCO a précisé, à l'appui de son grief relatif à l'animation commerciale des clients, que :
- ce grief se fonde sur le refus d'IdFM d'autoriser « *la présentation du SDK du fournisseur de SNM à ses couleurs* », ce qui l'empêcherait – contrairement à l'application IdFM – d'apparaître comme le vendeur et donc de bénéficier d'un régime d'exception prévu à l'article L. 34-5 du code des postes et des communications électroniques (CPCE) et relatif à la prospection commerciale⁷⁹;
 - si l'exigence d'*opt-in*⁸⁰ lui serait imposée par l'article 6.1.4 du contrat Pack V0, tel qu'il résulte de l'avenant n° 1, elle n'en demande pas la suppression mais uniquement à pouvoir bénéficier de l'exception prévue à l'article L. 34-5 susmentionné et, pour cela, de permettre aux fournisseurs de SNM d'être identifiés auprès des clients comme le vendeur.
145. Ce faisant, l'Autorité relève que :
- premièrement, les demandes de SCO telles qu'elles figurent dans ses réponses aux mesures d'instruction ne coïncident pas avec celles figurant dans ses mémoires. Notamment, SCO affirme expressément ne solliciter la suppression d'aucune clause du contrat Pack V0, tout en continuant de demander, dans ses trois mémoires successifs, d'enjoindre à IdFM de supprimer toute clause assurant à IdFM le contrôle sur l'utilisation des données clients ;
 - deuxièmement, SCO n'apporte aucun élément sur le supposé refus d'IdFM de « *présenter le SDK aux couleurs des [fournisseurs] de SNM* », étant entendu que cette demande, ainsi formulée, est par ailleurs dépourvue de sens sur un plan technique ;
 - troisièmement, le grief de SCO semble donc *in fine* se fonder sur l'article L. 34-5 précité du CPCE, dont le contrôle du respect n'entre pas dans le champ de compétence de l'Autorité.

⁷⁷ Mesures d'instruction n° 3 et 4.

⁷⁸ Voir les réponses de SCO à la mesure d'instruction n° 3 en date du 12 septembre 2025 et à la mesure d'instruction n° 4 en date du 25 novembre 2025.

⁷⁹ Aux termes de cet article : « *Est interdite la prospection directe au moyen de système automatisé de communications électroniques [...] ou de courriers électroniques utilisant les coordonnées d'une personne physique, abonné ou utilisateur, qui n'a pas exprimé préalablement son consentement à recevoir des prospections directes par ce moyen. [...] Toutefois, la prospection directe par courrier électronique est autorisée si les coordonnées du destinataire ont été recueillies auprès de lui, dans le respect des dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, à l'occasion d'une vente ou d'une prestation de services, si la prospection directe concerne des produits ou services analogues fournis par la même personne physique ou morale [...]* ».

⁸⁰ L'*opt-in* consiste à obtenir auprès d'un usager son consentement préalable pour, par exemple, recevoir de la publicité.

146. Il résulte de ce qui précède que les demandes de SCO ne sont pas assorties des éléments de fait et de droit de nature à permettre à l'Autorité d'en apprécier le bien-fondé. Elles doivent, dès lors, être regardées comme entachées d'un défaut de motivation et ne peuvent, par suite, qu'être rejetées.

b) Sur l'étanchéité entre les activités de gestionnaire de services et de SNM d'IdFM

147. SCO soutient que les équipes commerciales d'IdFM en charge de son application SNM auraient accès aux données clients issues de l'application « SNCF Connect » et demande *in fine* (i) la constitution de bases de données séparées pour distinguer entre les usagers de l'activité d'IdFM en tant que gestionnaire de services, et les clients de l'application SNM IdFM ; ainsi que (ii) l'absence de constitution rétroactive de la base clients de l'application SNM IdFM à partir des données des usagers.

148. À ce titre, et premièrement, IdFM ne saurait utilement se prévaloir de l'existence de la clause de confidentialité prévue à l'article 7.6 du contrat Pack V0, dont il résulte que « [t]oute information billettique échangée entre Île-de-France Mobilités et les SNMs au titre du présent Contrat est considérée comme confidentielle (...) ». Outre qu'une telle clause ne vise que les « informations billettiques » – notion non définie, qui pourrait couvrir un périmètre plus restreint que l'ensemble des informations devant être transmises par les SNM au titre de leurs opérations de communication –, cette stipulation impose uniquement une obligation de confidentialité à l'égard d'IdFM mais ne régit pas la transmission d'informations entre les différentes équipes d'IdFM. De même, IdFM ne peut utilement invoquer la décision de l'Autorité de la concurrence n° 24-DCC-235 du 8 novembre 2024, laquelle ne porte pas sur la diffusion d'informations au sein d'une même personne morale⁸¹.

149. Deuxièmement, si IdFM soutient qu'il ne serait pas tenu de séparer entre ses équipes affectées à ses activités d'AOM et celles affectées à ses activités de fournisseur de SNM, au motif qu'il s'agirait d'une « même activité », relevant de sa mission de service public d'AOM⁸², IdFM est néanmoins tenu de conclure, avec l'ensemble des fournisseurs de SNM distribuant ses produits tarifaires, un contrat dont les conditions doivent être raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées. L'Autorité relève à cet égard que de telles exigences impliquent de s'assurer que le gestionnaire de services ne puisse utiliser, au bénéfice de son propre SNM, des informations sensibles qu'il détiendrait sur les autres fournisseurs de SNM. L'article L. 1115-11 du code des transports dispose d'ailleurs que le SNM fournit « aux gestionnaires des services » l'ensemble des données nécessaires pour la vente de leurs services, de sorte que ces données ne doivent être utilisées que pour les besoins de la seule activité de gestionnaire de services, et non pour celle, qu'il exerce également, le cas échéant, de fournisseur de SNM. Un dispositif analogue s'applique, du reste, réciproquement aux fournisseurs de SNM, lesquels sont tenus, aux termes du 4° du II de l'article L. 1115-10 du code des transports, d'établir « un plan de gestion des informations concernant les services dont il[s] assure[nt] la vente, qui sont protégées par le secret des affaires. Ce plan garantit qu'un service concurrent ne peut avoir connaissance de ces informations ».

150. Il convient par conséquent d'enjoindre à IdFM de prendre les mesures précisées à l'article 3 de la présente décision.

⁸¹ Dans cette décision, l'Autorité de la concurrence a considéré que l'existence d'une clause de confidentialité permettait d'exclure le risque de communication d'informations sensibles entre une entité et l'une de ses filiales.

⁸² Note en délibéré d'IdFM n° 1, p. 11.

2.2.4 Sur la mise en place d'un parcours équitable dans le *Wallet* d'Apple

[Les points 151 à 203 ont été retirés par la décision n° 2026-043 du 18 mai 2026.]

DÉCIDE

Article 1 Il est enjoint à Île-de-France Mobilités (IdFM) :

- de prévoir, dans les contrats⁸³ par lesquels il fournit aux fournisseurs de services numériques multimodaux une interface permettant l'accès des usagers à son ou ses services numériques de vente de produits tarifaires IdFM, une rémunération raisonnable, équitable, transparente et proportionnée de ces fournisseurs pour la distribution des produits tarifaires IdFM, établie à partir :
 - o d'une rémunération de base applicable à tous les fournisseurs de services numériques multimodaux, fixée dans les conditions générales des contrats susmentionnés, et pouvant notamment être établie sur la base de tout ou partie des méthodes visées aux points 99 à 111 de la présente décision ;
 - o le cas échéant, de modulations pouvant être négociées – sur la base de critères objectifs, transparents et non discriminatoires figurant dans les conditions générales – à partir de tout ou partie des éléments visés aux points 104 à 108 de la présente décision, dans le cadre de conditions particulières propres à chaque contrat conclu par IdFM avec un fournisseur de service numérique multimodal ;
- de négocier de bonne foi, dans les meilleurs délais, le niveau et les modalités de cette rémunération avec SCO et avec chaque signataire du contrat Pack V0 qui en fait la demande ;
- de prévoir les modalités et délais de révision de cette rémunération, de manière à garantir aux parties une visibilité sur leur modèle d'affaires ;
- de verser à SCO et à chaque signataire du contrat Pack V0 qui en fait la demande la rémunération ainsi déterminée, en l'appliquant rétroactivement aux ventes de produits tarifaires IdFM réalisées, par ces fournisseurs de SNM, à compter de la date de notification de la présente décision.

À défaut de détermination d'une rémunération négociée entre les parties :

- dans un délai de 4 mois à compter de la date de notification de la présente décision, l'Autorité, qui sera informée de ce désaccord à l'initiative de l'une ou l'autre des parties, fixera à titre provisoire, une rémunération comprise entre 2,5 % et 5 % du prix des produits tarifaires d'IdFM vendus par chacun des fournisseurs de SNM ; cette rémunération fera l'objet d'une régularisation a posteriori lorsque la rémunération définitive aura été établie, soit par les parties, soit par l'Autorité, dans les conditions décrites ci-après ;

⁸³ Contrats relatifs à l'accès au SIS et/ou au SIG

- dans un délai de 6 mois à compter de la date de notification de la présente décision :
 - o il est enjoint à Île-de-France Mobilités de transmettre à l'Autorité :
 - (i) un audit, réalisé par un tiers indépendant, de l'isolation, au sein d'une comptabilité analytique, des produits et des coûts spécifiques supportés au titre de ses activités de distribution numérique sur les cinq précédents exercices comptables disponibles pour l'application d'IdFM et le SIS, ainsi que sur les deux derniers exercices pour le site internet d'IdFM et le SIG, en incluant notamment les postes de coûts et les produits tels que décrits en annexe 1 de la présente décision ; ainsi que (ii) l'ensemble des échanges intervenus entre les parties lors des négociations ;
 - o il est enjoint à la société SNCF Connect de transmettre à l'Autorité une comptabilité analytique des produits et des coûts spécifiques supportés au titre de ses activités de distribution numérique pour l'application « SNCF Connect », ainsi que les produits et coûts des autres activités de SCO, sur les cinq précédents exercices comptables disponibles et tels que décrits en annexe 2 de la décision ;
 - o l'Autorité, après avoir mis les parties à même de présenter leurs observations, fixera le niveau et les modalités de la rémunération définitive devant figurer au contrat. Pour calculer cette rémunération, elle pourra notamment se fonder (i) sur tout ou partie des éléments visés aux points 99 à 111 de la présente décision, (ii) sur les échanges intervenus entre les parties lors des négociations, (iii) sur toute étude qui pourrait être réalisée par elle-même ou un tiers mandaté par elle et (iv) sur les éléments comptables susvisés. La rémunération ainsi fixée par l'Autorité sera appliquée rétroactivement aux ventes de produits tarifaires IdFM réalisées par SCO à compter de la date de notification de la présente décision.

Article 2 Il est enjoint à Île-de-France Mobilités, dans un délai de deux mois à compter de la date de notification de la présente décision, de :

- supprimer, dans le contrat Pack V0 conclu avec SCO et dans le contrat-type Pack V0, l'article 6.3 de l'annexe n° 1 et l'article 8.4 du contrat, en tant que ces articles confèrent à IdFM un droit de priorité pour déployer les évolutions sur le Canal Mobile et pour communiquer sur les nouvelles offres et les nouveaux services ;
- préciser l'article 6.3.4 du contrat Pack V0 conclu avec SCO et du contrat-type Pack V0, de manière à ce qu'il ne permette pas à l'application IdFM de déployer en phase de production une nouvelle version de SDK, en priorité par rapport aux autres SNM.

Article 3 Il est enjoint à Île-de-France Mobilités, dans un délai de deux mois à compter de la date de notification de la présente décision, d'insérer, dans le contrat conclu avec SCO et dans le contrat-type Pack V0, des clauses contenant toutes les mesures propres à garantir que les personnes chargées du site et de l'application IdFM ainsi que de leur politique commerciale ne puissent accéder (i) aux données transmises par les SNM tiers dans le cadre de la mise en œuvre du contrat Pack V0 (ii) et aux autres données relatives à la distribution dont dispose IdFM en sa qualité d'AOM. Ces mesures peuvent, par exemple, prendre la forme d'un plan de gestion des informations confidentielles annexé au contrat, identifiant notamment les personnels concernés, leurs obligations de confidentialité, et les modalités de transmission et de stockage des informations concernées.

Article 4 [L'article 4 a été retiré par la décision n° 2026-043 du 18 mai 2026].

Article 5 Les autres demandes présentées par la société SNCF Connect sont rejetées.

Article 6 [L'article 6 a été retiré par la décision n° 2026-043 du 18 mai 2026].

Article 7 Le secrétaire général est chargé de l'exécution de la présente décision, qui sera notifiée à SNCF Connect, à Île-de-France Mobilités et à Apple Distribution International Limited et publiée sur le site internet de l'Autorité, sous réserve des secrets protégés par la loi.

L'Autorité a adopté la présente décision le 18 février 2026.

Présents :

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

Le président

Thierry Guimbaud

ANNEXE 1 : PRODUITS ET COÛTS LIÉS À L'ACTIVITÉ DE DISTRIBUTION NUMÉRIQUE D'IDFM

Pour l'exécution, le cas échéant⁸⁴, de l'injonction faite à IdFM, aux termes de l'article 1^{er} de la présente décision, d'isoler au sein d'une comptabilité analytique les produits et coûts spécifiques qu'il supporte au titre de ses activités de distribution numérique, il incombe à IdFM, d'isoler :

- les coûts liés à la distribution de son application mobile et de son site internet ;
- les coûts engagés pour chacun de ses deux SNV SIG et SIS ; enfin,
- les coûts de mise en place de l'interface Canal mobile.

PRODUITS ET COÛTS DES ACTIVITÉS DE DISTRIBUTION NUMÉRIQUE RÉALISÉES PAR LE SIS ET L'APPLICATION ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

1) Concernant l'isolation des coûts de distribution numérique de l'application Île-de-France Mobilités :

- l'ensemble des coûts de développement et d'investissement pour la mise en place et le maintien de l'application pour l'utilisateur, en identifiant notamment les coûts liés au développement initial et les coûts liés à la maintenance évolutive (ajouts de fonctionnalités, amélioration du parcours pour l'utilisateur) et corrective (correction des anomalies entre autres) ;
- les coûts de fonctionnement comprenant notamment les coûts de maintenance opérationnelle, d'hébergement et de sécurité, de marketing opérationnel en faveur de l'application d'IdFM, quel que soit le canal de communication ;
- les coûts de personnels dédiés au fonctionnement de l'application et ceux de maîtrise d'ouvrage et d'assistance à maîtrise d'ouvrage associés à l'application ;
- les autres coûts.

Les ventes faites via l'application en volume et en valeur par types de produits tarifaires seront aussi fournies.

2) Concernant l'isolation des coûts engagés pour le SIS :

- l'ensemble des coûts de développement et d'investissement pour la mise en place et le maintien du SIS en identifiant notamment les coûts liés au développement initial et ceux liés à la maintenance évolutive et corrective ;
- les coûts de fonctionnement du SIS notamment les coûts de maintenance opérationnelle, d'hébergement et de sécurité, ainsi que de dématérialisation des cartes et titres ;
- les coûts de personnels dédiés au fonctionnement du SIS et ceux de maîtrise d'ouvrage et d'assistance à maîtrise d'ouvrage associés au SIS ;
- les autres coûts.

⁸⁴ C'est-à-dire à défaut de détermination d'une rémunération négociée entre les parties dans un délai de six mois à compter de la notification de la présente décision.

3) Concernant les coûts engagés pour les briques du canal mobile mis à disposition des SNM :

- l'ensemble des coûts de développement et d'investissement pour la mise en place et le maintien du canal mobile, en identifiant notamment les coûts liés au développement initial et ceux liés à la maintenance évolutive et corrective ;
- les coûts de maintenance opérationnelle, de supervision et de sécurité ;
- les coûts de personnels dédiés au fonctionnement du canal et à la relation avec les autres SNM et ceux de maîtrise d'ouvrage, d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de documentation associés au canal mobile ;
- les autres coûts.

4) Les coûts non directement affectables entre le SIS, le canal mobile (hors SIS) et/ou l'application Île-de-France Mobilités devront être indiqués et associés à une clé de ventilation objective et explicitée séparant ces coûts entre le SIS, le canal mobile et l'application.

Il est également enjoint à IdFM de fournir l'ensemble des coûts marketing, des frais liés aux actes de service après-vente et des commissions bancaires pris en charge par IdFM pour l'ensemble des SNM.

5) L'ensemble des éléments mentionnés des points 1 à 4 sera fourni pour une période de 5 ans allant de 2021 à 2025.

PRODUITS ET COÛTS DES ACTIVITÉS DE DISTRIBUTION NUMÉRIQUE RÉALISÉES VIA LE SIG ET PAR LE SITE INTERNET D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

1) Concernant le site internet d'IdFM :

- l'ensemble des coûts de développement et d'investissement pour la mise en place et le maintien de l'interface de vente pour l'utilisateur, en identifiant notamment les coûts liés au développement initial et à la maintenance évolutive et corrective ;
- les coûts de fonctionnement comprenant notamment les coûts de maintenance opérationnelle, d'hébergement et de sécurité, et de marketing opérationnel en faveur du site internet d'IdFM, quel que soit le canal de communication ;
- les coûts de personnels dédiés au fonctionnement du site et ceux de maîtrise d'ouvrage et d'assistance à maîtrise d'ouvrage associés au site ;
- les autres coûts.

2) Concernant l'isolation des coûts engagés pour le SIG :

- l'ensemble des coûts de développement et d'investissement pour la mise en place et le maintien du SIG, en identifiant notamment les coûts liés au développement initial et ceux liés à la maintenance évolutive et corrective ;
- les coûts de fonctionnement comprenant notamment les coûts de maintenance opérationnelle, d'hébergement et de sécurité et d'émission des cartes ;
- les coûts de personnels dédiés au fonctionnement du SIG et ceux de maîtrise d'ouvrage et d'assistance à maîtrise d'ouvrage associés au SIG ;
- les autres coûts.

3) L'ensemble des coûts mentionnés au point 1 et 2 sera fourni, tout comme la comptabilité générale de Comutitres (produits et charges, investissements) pour les exercices 2024 et 2025 ;

Les coûts non directement affectables entre le SIG et le site internet d'Île-de-France Mobilités devront être indiqués et associés à une clé de ventilation objective et explicitée séparant ces coûts entre le SIG et le site internet d'IdFM.

4) Les ventes faites via le site internet en volume et en valeur par types de produits tarifaires seront fournies sur la même période. Les ventes faites transitant par le SIG en volume et en valeur par types de produits tarifaires seront aussi fournies sur la même période.

COÛTS GLOBAUX

Les coûts globaux pris en charge par IdFM (tels que les frais de service après-vente distant ou encore les charges liées aux agents de vérification) liés à l'intégralité de la distribution numérique et non répartis dans les points précédents devront aussi être fournis.

ANNEXE 2 : PRODUITS ET COÛTS LIÉS À L'ACTIVITÉ DE DISTRIBUTION NUMÉRIQUE DE SCO

Pour l'exécution, le cas échéant⁸⁵, de l'injonction faite à SCO, aux termes de l'article 1^{er} de la présente décision, d'établir une comptabilité analytique des produits et coûts spécifiques qu'il supporte au titre de ses activités de distribution numérique, il incombe à SCO, d'établir :

- les coûts liés à la distribution de son application mobile « SNCF Connect » ;
- les coûts engagés pour ses autres activités ; enfin,
- les coûts d'interfaçage avec le Canal mobile.

PRODUITS ET COÛTS DES ACTIVITÉS DE DISTRIBUTION NUMÉRIQUE RÉALISÉES PAR « SNCF CONNECT »

1) Concernant les coûts de distribution numérique de « SNCF Connect » :

- l'ensemble des coûts de développement et d'investissement pour la mise en place et le maintien de l'application pour l'utilisateur, en identifiant notamment les coûts liés au développement initial et les coûts liés à la maintenance évolutive (ajouts de fonctionnalités, amélioration du parcours pour l'utilisateur) et corrective (correction des anomalies entre autres) ;
- les coûts de fonctionnement comprenant notamment les coûts de maintenance opérationnelle, d'hébergement et de sécurité, de marketing opérationnel en faveur de l'application « SNCF Connect », quel que soit le canal de communication ;
- les coûts de personnels dédiés au fonctionnement de l'application et ceux de maîtrise d'ouvrage et d'assistance à maîtrise d'ouvrage associés à l'application ;
- les coûts éventuels de transaction bancaire non pris en charge par les AOM, leurs délégataires ou les opérateurs de transports ;
- les autres coûts.

Les coûts feront apparaître les coûts spécifiques liés à la distribution des produits tarifaires d'IDFM.

2) Les ventes faites via l'application, en volume et en valeur, par types de produits tarifaires, seront aussi fournies pour les produits tarifaires d'IDFM. Les ventes faites pour d'autres AOM, délégataires ou opérateurs seront simplement fournies au global en volume et en valeur.

3) Concernant les coûts engagés pour l'interfaçage avec les briques du canal mobile mis à disposition par IDFM :

- l'ensemble des coûts de développement et d'investissement pour la mise en place et le maintien du canal mobile, en identifiant notamment les coûts liés au développement initial et ceux liés à la maintenance évolutive et corrective ;
- les coûts de maintenance opérationnelle, de supervision et de sécurité ;
- les coûts de personnels dédiés au fonctionnement du canal et à la relation avec les autres SNM et ceux de maîtrise d'ouvrage, d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de documentation associés au canal mobile ;
- les coûts d'accès.

⁸⁵ C'est-à-dire, à défaut de détermination d'une rémunération négociée entre les parties dans un délai de six mois à compter de la notification de la présente décision.

4) L'ensemble des éléments mentionnés des points 1 à 4 sera fourni pour une période de 5 ans allant de 2021 à 2025.

PRODUITS ET COÛTS DES AUTRES ACTIVITÉS DE SNCF CONNECT

- 1) Les coûts liés aux autres activités de SCO seront fournis par activité.
- 2) Les produits liés à ces activités seront aussi fournis.
- 3) Les points 1 et 2 seront fournis pour une période de 5 ans allant de 2021 à 2025.