COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION
Sous la présidence de Fabian JORDAN
Président

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION
Séance du 14 octobre 2024

73 élus présents (104 en exercice, 16 procurations)

M. Jean-Luc SCHILDKNECHT est désigné secrétaire de séance.

CONVENTION D'EXPERIMENTATION – PROJET DE TITRE UNIQUE NATIONAL POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN (5413/8.7/2492C)

Le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires porte le projet national de « Titre Unique ». Ce projet a pour objectif de favoriser le report modal vers les transports collectifs et de diminuer l'empreinte globale des déplacements en facilitant l'acquisition des titres de transport, y compris pour des déplacements sur plusieurs réseaux urbains et interurbains. En effet, la nécessité d'acheter plusieurs titres de transport pour les voyageurs utilisant plusieurs réseaux successifs pour un même déplacement constitue un frein important à l'usage des modes alternatifs à la voiture.

Le projet intègre deux composantes :

- le déploiement d'une Plateforme Nationale d'Interopérabilité (PNI) qui permettra la distribution des titres de transport des réseaux partenaires de l'expérimentation,
- le déploiement d'une application mobile « Titre Unique ».

Cette expérimentation est prévue sur 4 années durant lesquelles les AOM partenaires dont Mulhouse Alsace Agglomération et l'Eurométropole de Strasbourg, déploieront avec la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM) le projet « Titre Unique ».

La convention d'expérimentation ci-jointe fixe les conditions et les modalités de coopération entre la DGITM et Mulhouse Alsace Agglomération avec pour objectif la mise en place d'une interface entre la PNI et le Compte Mobilité ce qui permettra notamment de distribuer des titres du réseau CTS de l'Eurométropole de Strasbourg, et réciproquement.

Les coûts du projet « Titre Unique » sont portés par la DGITM, Mulhouse Alsace Agglomération s'engage à mobiliser les moyens humains et techniques nécessaires à la mise en œuvre de l'expérimentation. Des adaptations mineures peuvent être nécessaires sur le Compte Mobilité pour se connecter à la plateforme.

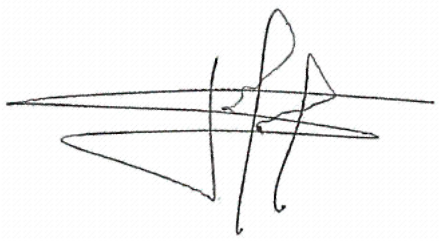
Les crédits nécessaires sont inscrits au budget annexe Transports 2024 :
Chapitre 20 - Article 2051
Service gestionnaire et utilisateur 541
Ligne de crédit n°72.

Après en avoir délibéré, le Conseil d'Agglomération :

- approuve la convention d'expérimentation « Titre Unique » de la DGITM ;
- autorise M. le Président ou son représentant à signer la convention d'expérimentation en annexe ainsi que tout document y afférent.

PJ : Projet de Convention

La délibération est adoptée à l'unanimité des suffrages exprimés.

Le secrétaire de séance	Le Président
	
Jean-Luc SCHILDKNECHT	Fabian JORDAN

Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES
Liberté
Égalité
Fraternité

CONVENTION

TEXTE 2

Convention d'expérimentation - Projet Titre Unique

[Tapez le sous-titre du document]

La Convention est conclue entre les parties énumérées ci-dessous :

ENTRE

L'Etat représenté par la **Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM)**

Ci-après dénommé « la DGITM »

ET

AOM X, représentée par le/la Président(e) de xxx, Monsieur ou Madame X, autorisée à signer la Convention par délibération n°XX du XXX

Ci-après dénommé « l'AOM partenaire » ou « l'AOM »

SOMMAIRE

SOMMAIRE 3

GLOSSAIRE 5

ABREVIATIONS ET TERMINOLOGIE 7

PREAMBULE 8

ARTICLE 1. Objet de la Convention d'expérimentation 9

ARTICLE 2. Durée de la Convention d'expérimentation 9

ARTICLE 3. Caractéristiques du projet 9

3.1 Objectif du projet 9

3.2 Présentation du projet 9

ARTICLE 4. L'objectif de l'expérimentation 10

ARTICLE 5. Cadre et principes contractuels d'ensemble 10

5.1 Cadre juridique 10

5.2 Les différents acteurs de l'expérimentation 10

5.2.1 La convention de distribution 11

5.3 Le marché public de conception, mise en service et exploitation du Service Numérique Multimodal « Titre Unique » 11

ARTICLE 6. Périmètre de l'expérimentation et de la Convention d'expérimentation 12

6.1.1 Principe 12

6.1.2 Périmètre initial 12

6.1.3 Evolution du périmètre de l'expérimentation 13

ARTICLE 7. Droits et obligations des parties aux contrats 13

7.1 Droits et obligations de la DGITM 14

7.2 Droits et obligations de l'Autorité Organisatrice de Mobilités partenaires 14

ARTICLE 8. methodologie de l'experimentation 15

8.1 Descriptions des étapes de l'expérimentation. 15

8.2 Suivi de l'expérimentation 15

8.2.1 Comité de pilotage institutionnel (COPIL) 15

8.2.2 Comité de pilotage opérationnel (COPIL Opérationnel) 16

8.2.3 Autres réunions 17

ARTICLE 9. Evaluation de l'expérimentation 18

ARTICLE 10. Fin de l'expérimentation 18

ARTICLE 11. Financement de l'expérimentation 18

ARTICLE 12. Communication 19

ARTICLE 13. Propriété intellectuelle – Confidentialité – Protection des données personnelles – Utilisation des données 19

13.1 Propriété intellectuelle 19

13.2 Confidentialité 19

13.3 Protection des données personnelles 19

ARTICLE 14. Modification de la Convention d'expérimentation 20

ARTICLE 15. Cession et transmission de la Convention d'expérimentation 20

ARTICLE 16. Résiliation de la Convention d'expérimentation 20

ARTICLE 17. Assurance 20

ARTICLE 18. Droit applicable et juridiction compétente. 20

ANNEXES 22

GLOSSAIRE

TERME	DEFINITION
APPLICATION MOBILE TU	Application mobile expérimentale mise en oeuvre dans le cadre du projet Titre Unique, permettant l'accès au SNM TU.
AOM PARTENAIRE	Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) participant à l'expérimentation et signataire de la présente convention.
AOM PARTENAIRE LOCALE	AOM participant à l'expérimentation et qui n'est pas une région.
CATALOGUE PNI	Ensemble des Titres accessibles à la distribution pour les FSNM connectés à la plateforme nationale d'interopérabilité (PNI), constitué de : • L'Offre de mobilité post-payée TU, • Les titres exposés par chaque AOM partenaire : titres urbains, interurbains, TER, TET … Les titres nationaux : Passe Rail, titres TGV…
CB2D	Désigne un Code-Barres 2D, support numérique destiné à accompagner le contrôle des Usagers
CONVENTION D'EXPERIMENTATION OU CONVENTION	Désigne la Convention d'expérimentation du Projet Titre Unique signée entre la DGITM et les AOM partenaires dans un premier temps, entre la DGITM et les opérateurs privés de mobilités ou des FSNM partenaires dans un second temps.
DELIVRANCE	Désigne la possibilité pour le FSNM de délivrer les Produits Tarifaires de Services de Mobilité des Gestionnaires de Services, en appliquant les conditions d'utilisation et les tarifications déterminées au sein de Conditions Générales de Vente et d'Utilisation.
FOURNISSEUR DE SERVICE NUMERIQUE MULTIMODAL PARTENAIRE (FSNM)	Un FSNM est un fournisseur de service numérique multimodal qui exploite ou souhaite exploiter un Service Numérique Multimodal. Le FSNM partenaire est un FSNM participant à l'expérimentation, connecté à la PNI et distribuant tout ou partie du catalogue PNI via ses propres médias. Un FSNM Partenaire peut être le FSNM TU ou un FSNM Tiers
FOURNISSEUR DE SERVICE NUMERIQUE MULTIMODAL TITRE UNIQUE (FSNM TU)	Désigne le Fournisseur du SNM TU à travers les médias TU, pendant la durée du marché. Rôle tenu par le Titulaire du Marché.
FOURNISSEUR DE SERVICE NUMERIQUE MULTIMODAL TIERS	FSNM partenaire, autre que le FSNM TU.
MARCHE	Marché public relatif à la conception, la mise en service, l'exploitation, la commercialisation et le maintien en conditions opérationnelles et de sécurité du Service Numérique Multimodal Titre Unique (SNMTU) pour les phases d'expérimentation et de passage à l'échelle du projet Titre Unique
MEDIAS TU	Application mobile TU et site Web TU développé dans le cadre du marché.
GESTIONNAIRE DE SERVICES (GS)	Le Gestionnaire de services (GS) est une entité responsable de la gestion de services de mobilité (AOM, opérateurs de transport, Opérateur Privé de Mobilités). Le Gestionnaire est par ailleurs responsable de l'émission des Produits Tarifaires des Services de Mobilité qu'il organise / exploite.
OFFRE DE MOBILITE	Ensemble des services mis à la disposition des usagers par les prestataires dans les domaines : transport public, stationnement, location des vélos, ...

OFFRE DE MOBILITE POST-PAYEE TU	Offre développée dans le cadre de l'expérimentation et permettant d'accéder sans achat préalable de titres de transport aux services de mobilités des AOM et opérateurs de mobilités partenaires du projet TU. L'usager est facturé en fin de période en fonction des trajets effectués ou des services utilisés. Cette offre de mobilité poste-payée sera disponible sur l'application mobile TU et sur la plateforme nationale d'interopérabilité pour être délivrée par des Fournisseurs de Service Numérique Multimodal partenaires.
OPERATEUR PRIVE DE MOBILITES	Opérateur offrant des services de mobilité(s) sans conclusion préalable d'une convention avec une AOM
OPERATEUR DE LA PLATEFORME NATIONALE D'INTEROPERABILITE	L'Opérateur de la Plateforme Nationale d'Interopérabilité est, durant la phase d'expérimentation, le Titulaire du marché public de conception, mise en service et exploitation du Service Numérique Multimodal « Titre Unique ». Il est en charge d'exploiter et de maintenir la PNI et l'application Mobile Titre Unique une fois sa mise en production.
PARTIE	Désigne chaque membre signataire de la Convention d'expérimentation
PLATEFORME NATIONALE D'INTEROPERABILITE (PNI)	Solution back-office mise en œuvre dans le cadre du Projet Titre Unique, permettant : • La distribution de titres par les applications des FSNM connectés à cette plateforme ; • Le reversement auprès de chaque AOM ou opérateur de mobilité bénéficiaire des recettes relatives à la vente des titres distribués via la plateforme.
PRODUIT TARIFAIRE[1]	Droit à consommer un service ou moyen de payer un service ou droit à réduction sur le prix d'un autre produit ou sur le prix d'un service dans un contexte Déplacement (ensemble des trajets effectués par une personne pour se rendre d'un point A à un point B). Les caractéristiques du produit tarifaire dépendent de celles du contrat liant l'exploitant et le client. L'ensemble des produits tarifaires d'un système avec les conditions d'attribution et d'utilisation associées sont définis au sein d'une gamme tarifaire. Les produits tarifaires décrits dans la présente convention seront délivrés sur la plateforme nationale d'interopérabilité.
POST-PAIEMENT	Règlement a posteriori d'un déplacement après l'avoir effectué.
PRE-PAIEMENT	Règlement anticipé d'un déplacement avant de l'avoir effectué.
SERVICE	Prestation du producteur d'offre de mobilité proposée aux clients. Le paiement de ce service peut intervenir après l'utilisation du service (post-paiement) ou avant l'utilisation du service (pré-paiement).
SERVICE NUMERIQUE MULTIMODAL	Le 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. Le service numérique multimodal peut effectuer : 1° La délivrance des produits tarifaires de ces services, en appliquant leurs conditions d'utilisation, de tarification et de réservation ; 2° Sous 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
SITE WEB TU	Site Web expérimental mis en œuvre dans le cadre du projet Titre Unique, permettant l'accès au SNM TU, hors achat et distribution de titres.
SOLUTION BILLETTIQUE	Système d'information et équipements permettant la distribution, l'usage et le contrôle de titres de mobilité, la collecte et la répartition des recettes liées à leur vente

[1] *Définition reprise du glossaire billettique du CEREMA, accessible* ici.

SOLUTION TITRE UNIQUE OU SOLUTION TU	Ensemble des systèmes d'information, applications et logiciels faisant l'objet du présent marché, dont notamment l'Application mobile TU, le site web TU, la Plateforme nationale d'interopérabilité, l'application mobile de contrôle TU, les outils de test …

ABREVIATIONS ET TERMINOLOGIE

ACRONYME	DEFINITION
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité au sens du Code des transports
COPIL	Comité de pilotage
CB2D	Code-barre 2D
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
FSNM	Fournisseur de service numérique multimodal
GS	Gestionnaire de service
LOM	Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités
PNI	Plateforme nationale d'interopérabilité
PSP	Prestataire de service de paiement
SAV	Service après-vente
SMSRU	Syndicat mixte SRU
SNM	Service numérique multimodal
TU	Titre unique
TER	Train express régional
TET	Train d'équilibre du territoire
VLS	Véhicules en libre-service (vélo, trottinette, autopartage)

PREAMBULE

Etant préalablement exposé que :

Le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires porte le projet national de « titre de transport unique ».

Ce projet a pour objectif de favoriser le report modal et de diminuer l'empreinte globale des déplacements, en facilitant les chainages de déplacements (de l'autosolisme par exemple, vers d'autres manières de se déplacer, combinées ou non).

Le projet intègre deux composantes :

- pour l'écosystème des transports, **le déploiement d'une Plateforme Nationale d'Interopérabilité (PNI)** permettant, d'une part, aux AOM partenaires et autres gestionnaires de service d'ouvrir leurs produits tarifaires à la délivrance et, d'autre part, de délivrer sur leur média les produits tarifaires des autres AOM partenaires et gestionnaires de services ouverts à la distribution sur la plateforme.
  Cette plateforme proposera la distribution de tout type de titres de transport en post-paiement et pré-paiement pour l'ensemble des modes de transport collectif et intégrera, au fur et à mesure, différentes technologies de validation sur les équipements des AOM partenaires afin de tenir compte des usages existants.

- pour les usagers de 2024 à 2028, grâce à la PNI, **le déploiement d'une application mobile** « titre unique » distribuant dans un premier temps l'offre de mobilité post-payée titre unique et dans un second temps tout ou partie de l'offre de mobilité de l'ensemble des AOM en post et pré-paiement. Cette application mobile permettra aux voyageurs de se déplacer en transport collectif sur le ressort territorial des AOM partenaires ;

Ce projet sera réalisé en deux phases :

- une première phase d'expérimentation, estimée à quatre ans, objet de la Convention, durant laquelle les AOM partenaires participeront, accompagnées par la DGITM, au déploiement du projet Titre Unique;
- une seconde phase de régime dit « nominal », activée en cas de succès de l'expérimentation. Cette seconde phase pourra nécessiter au préalable la mise en place d'une structure de gouvernance et d'un modèle financier pérennes.

Dans ce contexte, la **Convention d'expérimentation a pour objet de fixer les conditions et les modalités de coopération** dans la phase d'expérimentation. entre la DGITM et les AOM partenaires, dont les rôles sont définis à l'article 4.2

Par conséquent, il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION D'EXPERIMENTATION

La Convention d'expérimentation a pour objet la définition des conditions de coopération et d'engagement des Parties pour réaliser l'expérimentation consistant à lancer le Projet « Titre Unique» et à en déterminer sa pérennité.

ARTICLE 2. DUREE DE LA CONVENTION D'EXPERIMENTATION

La Convention d'expérimentation entre en vigueur à compter de la date de sa signature par la dernière partie signataire, la DGITM, pour une durée de quatre ans.

Toute prolongation de la durée de la Convention d'expérimentation donne lieu à un avenant.

A l'issue de l'expérimentation, les Parties font un bilan de l'expérimentation et conviennent des suites à donner.

La date prévisionnelle du lancement de l'expérimentation est prévue à la fin de l'année 2024. Le calendrier prévisionnel figure à l'ANNEXE 4 de la Convention.

ARTICLE 3. CARACTERISTIQUES DU PROJET

3.1 Objectif du projet

Le projet « Titre Unique » consiste à proposer un service sur le territoire national permettant d'utiliser un ensemble de services de mobilité en simplifiant le parcours usagers.

Pour les usagers circulant en France, le projet a pour objectif d'offrir un nouveau service qui permettra de :

- S'adapter à leurs **usages pluriels** en proposant des **fonctionnalités nouvelles et complémentaires** des services existants ;
- **Lever ce qui constitue encore des freins à l'usage des transports publics et partagés :**
  - En simplifiant l'accès depuis **un point de vente unique**
  - Partout, tout le temps grâce **une solution numérique**
  - Simple à comprendre et simple pour voyager : **1 déplacement = 1 seul acte d'achat**
- Un point d'accès **adapté pour tous mes usages** : régulier et occasionnel

Pour les AOM et autres gestionnaires de services, le projet permettra de :

- Proposer un dialogue construit **État – AOM afin de travailler collectivement** sur des outils souverains, pérennes et partagés

- **Augmenter les recettes locales et promouvoir l'attractivité** de leur territoire en vendant des titres au-delà de leur propre réseau et auprès de nouveaux utilisateurs

- **Optimiser les coûts et investissements** en mutualisant certaines briques techniques et en capitalisant les investissements déjà réalisés,
- **Mieux appréhender les comportements** des citoyens pour aller chercher ceux qui doutent encore et satisfaire toujours mieux les convaincus
- Permettre la **distribution de titres par un FSNM** au sens de l'article 28 de la loi d'orientation des mobilités ;
- Avoir accès « clé en main » à une **offre dématérialisée quelle que soit la taille de son réseau et sa capacité d'investissement**
- Assurer la compatibilité avec le niveau européen pour garantir le respect des normes et standards existants à cette échelle

3.2 Présentation du projet

Le projet Titre Unique se décompose en deux approches structurantes :

- la mise en place de communs d'interopérabilité nationale :
  - **une Plateforme Nationale d'Interopérabilité** permettant la délivrance de tout type de service (post et pré-payé) disponible au catalogue PNI sur et entre les territoires des AOM ;

    - **un espace commun de dialogue** : la co-construction des lignes directrices nationales, réplicables et opérationnelles pour faciliter la distribution des titres de transport au sein des territoires des AOM et à l'échelle nationale.
- une expérimentation :
    - **une expérimentation** de délivrance d'une offre de mobilité post-payée TU expérimentale sur les territoires des AOM partenaires ;
    - **un laboratoire d'usages au sein d'une application mobile** pour initier la mise sur le marché de l'offre de mobilité post-payée titre unique, la délivrance de produits tarifaires disponibles sur la PNI, tester et mesurer auprès des usagers tout en s'assurant de leur faisabilité technique et contractuelle au regard notamment de l'article 28 de la LOM ; tester différentes logiques de validation selon les AOM partenaires et les différents formats utilisés (CB2D, carte sans contact dématérialisé, carte bancaire dématérialisé).

      Ces expérimentations auront pour objectif de déterminer la pérennité des modalités de délivrance des produits tarifaires et des offres de mobilités mises sur le marché et abandonner d'autres qui seraient moins pertinents.

Ces éléments sont repris et détaillés au sein de l'ANNEXE 1 de la Convention : Proposition de valeur du Titre Unique.

3.3 L'objectif de l'expérimentation

L'expérimentation a pour objectif de mettre en œuvre le projet Titre Unique décrit ci-avant avec des AOM partenaires, des FSNM privés et des Opérateurs Privés de Mobilités.

Cela se traduit par :

- la mise en œuvre de la Plateforme Nationale d'Interopérabilité par la DGITM ;
- la création de nouveaux services et de parcours utilisateurs. Ces nouveaux services consistent en :
    - la mise en disponibilité à la délivrance par les gestionnaires de service participants à l'expérimentation de tout ou partie de leur Produits Tarifaires sur la plateforme nationale d'interopérabilité ;
    - la délivrance de tout ou partie des Produits Tarifaires disponibles sur la plateforme d'interopérabilité nationale par les FSNM partenaires ;
- le déploiement d'une application mobile Titre Unique permettant de tester les offres de mobilités disponibles sur la plateforme nationale d'interopérabilité et notamment l'offre de mobilité post payée titre unique et de délivrer tout ou partie des produits tarifaires disponibles sur la plateforme nationale d'interopérabilité.

ARTICLE 4. CADRE ET PRINCIPES CONTRACTUELS D'ENSEMBLE

4.1 Cadre juridique

La réglementation applicable à la Convention inclut notamment :

- le code général des collectivités territoriales notamment l'article L. 1611-7-2 ;
- le code des transports intégrant la LOM notamment les articles L.1115-10 et suivants ;
- le code de la commande publique qui s'appliquer pour le marché public de conception, mise en service et exploitation du Service Numérique Multimodal « Titre Unique »

4.2 Les différents acteurs de l'expérimentation

Dans le cadre de l'expérimentation, un Gestionnaire de Service peut être une **AOM partenaire, son opérateur ou un Opérateur Privé de Mobilités** qui permet la délivrance, via la PNI, des produits tarifaire**s des services de mobilités dont il a la responsabilité.**

Dans le cadre de l'expérimentation, un FSNM partenaire peut délivrer les produits tarifaires des services de mobilités disponibles sur la PNI.

Un **FSNM** partenaire qui, dans **le cadre de l'expérimentation,** peut être **:**

- **une AOM partenaire ;**
- **un Syndicat Mixte Solidarité et Renouvellement Urbain (SMSRU) ;**

- **Un Opérateur de mobilité conventionné avec une AOM ;**
- **un Opérateur Privé de Mobilités ;**
- **le Titulaire du marché public de conception, mise en service et exploitation du Service Numérique Multimodal « Titre Unique » dans le cadre du déploiement de l'Application Mobile Titre Unique ;**
- **un opérateur de service numérique de mobilité privé**

L'Opérateur et le concepteur de la PNI est le titulaire du marché public de conception, mise en service et exploitation du Service Numérique Multimodal « Titre Unique ».

Il est en charge d'opérer la plateforme permettant aux FSNM partenaires de délivrer des Produits Tarifaires de Services de Mobilité. Il agit donc en tant qu'intermédiaire entre un Gestionnaire de Services et un ou plusieurs FSNM et garanti le bon fonctionnement du service de distribution des titres disponibles sur la PNI.

4.3 La convention de distribution

Conformément à l'article L.1115-10.III. du Code des transports, la Délivrance des Produits Tarifaires par le FSNM doit être encadrée au sein d'un contrat conclu avec le Gestionnaire de Service, dont le contenu est notamment encadré par les articles L.1115-10 et L.1115-11 du code des transports, ainsi que par les articles R.1115-13 et suivants du code des transports.

Dans le cadre de l'expérimentation une convention de distribution entre un FSNM partenaire, l'Opérateur de la PNI et le ou les Gestionnaires de Services doit être conclue pour permettre la Délivrance des Produits Tarifaires par le FSNM.

La convention de distribution a pour objet de déterminer les conditions dans lesquelles le FSNM pourra procéder à la Délivrance des Titres de Transport des Services de Mobilité par l'intermédiaire de la PNI.

La convention de distribution précise également les clauses juridiques inhérentes à la mise en œuvre de ce projet (droits et devoirs de chaque partie, modalités conventionnelles entre le GS, assurant l'organisation ou contribuant au développement desdits services de mobilités, l'opérateur de la PNI, et le FSNM assurant la Délivrance des Produits Tarifaires donnant accès aux Services de Mobilité).

La convention de distribution vise à encadrer la possibilité offerte au FSNM au sein de l'article L.1115-11.I.1° du code des transports d'effectuer la Délivrance des Produits Tarifaires des Services de Mobilité.

Elle fixe notamment les droits et obligations des parties sur les éléments suivants :

- la liste des Produits Tarifaires délivrables ;
- les modalités de Délivrance des Produits Tarifaires des Services de Mobilité auprès des usagers et notamment les conditions de d'usage, de validation, de contrôle, de tarification, de réservation et de facturation des Produits Tarifaires délivrés ;
- la gestion des données usagers et les interfaces avec le compte mobilités de la PNI ou du GS ;
- l'encaissement et le reversement des recettes des produits tarifaires délivrés par l'application mobile nationale titre unique au GS ;
  Les modalités d'encaissement et le reversement des recettes peuvent impliquer la signature d'une **convention de mandat entre le FSNM, l'Opérateur de la PNI et le GS** s'il s'agit de recette publique ;
- les modalités de communication ;
- la gestion du SAV auprès des usagers pour les Produits Tarifaires délivrés.

4.4 Le marché public de conception, mise en service et exploitation du Service Numérique Multimodal « Titre Unique »

La DGITM conclut et finance le marché public « Titre unique ». Le titulaire de ce marché permet la délivrance des produits tarifaires des Gestionnaires de Services via la PNI. Il les délivre via l'application mobile TU.

Le titulaire est responsable de :

- la création et la commercialisation de l'offre de mobilité post-payée titre unique délivrée via l'application mobile nationale titre unique ou par les autres FSNM partenaires souhaitant la délivrer
- la mise à disposition des produits tarifaires pour le compte des GS et pour permettre leur délivrance par les FSNM partenaires et ce dans les mêmes conditions de tarification et de réservation que les GS ;
- la mise en œuvre de solutions de contrôle de l'offre de mobilité TU et des titres distribués
- la compilation d'un référentiel d'offres, afin de réaliser des calculs tarifaires ;
- l'élaboration, la négociation et la signature des conventions de distribution avec les GS et les FSNM ;
- l'encaissement des recettes auprès des usagers de l'application mobile nationale titre unique
- la répartition et le reversement des recettes des titres distribués à l'aide de la plateforme d'interopérabilité nationale entre les différents bénéficiaires selon des règles élaborées (AOM et/ou Opérateurs Privés de Mobilités) ;
- la mise en place d'un SAV auprès des usagers de l'offre de mobilité TU et de l'application mobile nationale TU
- la formation des utilisateurs de la PNI ;

ARTICLE 5. PERIMETRE DE L'EXPERIMENTATION ET DE LA CONVENTION D'EXPERIMENTATION

5.1.1 Principe

Le périmètre de l'expérimentation dépasse celui de la Convention. En effet, plusieurs AOM partenaires peuvent participer à l'expérimentation et conclure chacune une convention d'expérimentation avec la DGITM.

Le périmètre initial de la Convention d'expérimentation est décrit et détaillé à l'ANNEXE 2 de la Convention.

Les Parties définiront exactement le périmètre mis en œuvre sur leur ressort territorial au démarrage de l'expérimentation. Ce périmètre pourra évoluer durant l'expérimentation au gré des Parties et des capacités du Titulaire.

5.1.2 Périmètre initial

*5.1.2.1 **Périmètre géographique***

L'expérimentation est nationale et sera initiée en deux phases sur le ressort territorial des AOM partenaires suivantes :

Première phase :

- La Région Normandie et le Syndicat mixte Atoumod ;
- La Région Centre-Val-de-Loire ;
- La Région Pays-de-la-Loire ;
- La Communauté Urbaine Caen la Mer Normandie et le Syndicat mixte Atoumod ;
- Le Mans Métropole ;
- Le Syndicat des Mobilités de Touraine ;

Seconde phase :

- La Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur ;
- La Communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette ;
- L'Eurométropole de Strasbourg ;
- Mulhouse Alsace Agglomération ;
- Nantes Métropole ;
- Angers Loire Métropole

D'autres AOM pourront rejoindre l'expérimentation au fil de l'eau.

5.1.2.2 Périmètre serviciel

L'expérimentation sera initiée avec les services suivants :

- l'offre de mobilité post-payée Titre Unique distribuée sur l'application mobile titre unique ou les médias des FSNM.
  Au lancement de l'expérimentation, les FSNM délivrant les produits tarifaires disponibles sur la PNI peuvent être les AOM partenaires participant à l'expérimentation ou leur(s) délégataire(s) désignés ;
- les produits tarifaires des services disponibles à la distribution au catalogue PNI et définis par les GS, en pré-paiement et post-paiement sur différent type de supports.
- Le périmètre modal de la totalité de l'expérimentation inclut le transport routier urbain et non urbain, le transport ferroviaire d'intérêt régional, et lorsque possible, dans un second temps, les trains d'équilibre du territoire, les services de transport librement organisés, l'usage partagé de véhicules, le stationnement et le covoiturage.

5.1.2.3 Périmètre tarifaire

Dans un premier temps l'expérimentation proposera l'information, la délivrance et l'usage de Produits Tarifaires plein tarif avec plafonnement du tarif à la journée ou au mois quand cela est prévu dans les territoires des AOM partenaires. L'intégration de produits tarifaires supplémentaires et spécifiques sera étudiée dès le démarrage du projet pour être intégrée à la feuille de route de la solution Titre Unique, au regard de la complexité associée et des capacités du Titulaire du marché Titre Unique.

Dans un second temps, l'expérimentation proposera l'information, la délivrance et l'usage de Produits Tarifaires spécifiques (tarifs sociaux, groupe, tarifs en temps réel, titre inter-régionaux…).

Dans tous les cas, les AOM partenaires restent seules décisionnaires des titres de leur gamme Tarifaires exposés via la PNI.

5.1.2.4 Périmètre des actifs numériques concernés par l'expérimentation

Les solutions numériques multimodales suivantes feront partie du périmètre de l'expérimentation :

- la plateforme nationale d'interopérabilité alimentée par les GS ;
- l'application mobile Titre Unique ;
- les médias des FSNM partenaires souhaitant s'appuyer sur la plateforme nationale d'interopérabilité pour distribuer tout ou parties des titres de transport proposés par les GS ;
- les outils de tests ;
- les éventuelles évolutions des billettiques locales.

5.1.3 Evolution du périmètre de l'expérimentation

Le périmètre de l'expérimentation peut être étendu à toute autre AOM qui souhaite intégrer le projet.

De même, le périmètre peut être étendu aux Opérateurs Privés de Mobilités et à des FSNM souhaitant distribuer des titres disponibles sur la Plateforme Nationale d'Interopérabilité.

Ainsi, la Convention prévoit que ces nouveaux partenaires peuvent rejoindre l'expérimentation en tant que GS, FSNM ou les deux pendant l'exécution de la Convention et ce sans qu'un avenant à la Convention soit nécessaire.

Toute nouvelle extension de périmètre serviciel et tarifaire sera présentée en COPIL Opérationnel et sera soumis à un vote tel que mentionné à l'article 7.2.1.

Dans le cas où un des participants à l'expérimentation souhaite délivrer les Produits Tarifaires d'un Gestionnaire de Service ou d'un Opérateur de Mobilités Privé ayant intégré le projet, une convention de distribution sera signée entre le participant, le GS et l'Opérateur de la Plateforme Nationale d'Interopérabilité.

De même, au cours de la Convention d'expérimentation, une AOM partenaire ayant signé une convention d'expérimentation peut y mettre fin et quitter l'expérimentation. L'ensemble des participants à l'expérimentation en est informé en COPIL Opérationnel.

ARTICLE 6. DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES AUX CONTRATS

Les rôles et responsabilités des Parties sont décrits dans le RACI en ANNEXE 3 de la Convention.

6.1 Droits et obligations de la DGITM

La DGITM finance l'ensemble des coûts de mise en œuvre, de maintien en condition opérationnelle et d'exploitation du marché public de conception, mise en service et exploitation du Service Numérique Multimodal « Titre Unique ». La DGITM s'assure de la bonne tenue des engagements pris par le Titulaire du marché sur toute la durée du marché.

La DGITM mobilise les moyens humains, techniques, matériels et immatériels qui sont nécessaires à la réalisation et à l'exploitation de la Plateforme Nationale d'Interopérabilité et l'application mobile Titre Unique.

La DGITM coordonne les moyens humains qui sont nécessaires à la mise en œuvre de l'expérimentation. Elle informe et consulte les régions, cheffe de file de l'intermodalité, sur l'état d'avancement du projet d'expérimentation.

La DGITM met à disposition des acteurs toutes les informations et documents dont elle dispose et qui sont nécessaires à la réalisation de l'expérimentation. La DGITM assure notamment la transparence financière du marché public de conception, mise en service et exploitation du Service Numérique Multimodal « Titre Unique » pour permettre la prise en compte des coûts récurrents et d'exploitation dans la définition du modèle de coûts à mettre en place à l'issue de l'expérimentation.

La DGITM promeut l'usage du « Titre unique » dans sa communication institutionnelle, via son site internet et différents canaux de communication.

6.2 Droits et obligations de l'Autorité Organisatrice de Mobilités partenaires

Cet article est adapté selon le signataire de la convention d'Expérimentation avec la DGITM (AOM, Opérateur Privé de Mobilités, FSNM privé, Syndicat Mixte).

L'Autorité Organisatrice de Mobilités joue un rôle central dans la mise en œuvre de l'expérimentation. L'AOM Partenaire Locale informe sa région, cheffe de file de l'intermodalité, de son avancement et implication sur le projet d'expérimentation via des échanges coordonnés par la DGITM.

Elle peut assurer le rôle de Gestionnaire de Services ou de FNSM. Elle peut aussi avoir confié ces rôles et responsabilités à un opérateur privé ou un syndicat mixte auquel cas elle lui impose tout ou partie de ses engagements au titre de la Convention afin d'assurer la délivrance des Produits Tarifaires conformément à l'expérimentation.

L'AOM avec le concours possible d'un SMSRU répond aux attendus pour s'interfacer avec la Plateforme Nationale d'Interopérabilité et l'Application Mobile selon le périmètre décrit à l'article 5.1.2 convenu entre les parties et dans le planning prévisionnel défini en ANNEXE 4. Ils traitent à des domaines suivants :

- définition de la gamme tarifaire délivrable
- modalités de publication des données de description de l'offre transport
- modalités techniques de distribution (API et SDK de distribution)
- modalités de validation
- modalités de contrôle
- modalités de reversement des recettes
- principes de gestion du SAV.

Les engagements associés à chacun de ces domaines seront définis dans les conventions de distribution.

Chaque AOM met à disposition des autres acteurs intervenant dans l'expérimentation les informations et documents dont elle dispose et qui sont nécessaires à la réalisation de l'expérimentation.

La mise en cohérence des données est réalisée au démarrage par le Titulaire, avec les Gestionnaires de Services concernés, et les échanges de données ont lieu pendant toute la durée de la Convention d'expérimentation.

L'AOM, soit en tant que Gestionnaire de Service soit en tant que FSNM, s'engage à proposer en délibération une ou plusieurs conventions de distribution avec :

- le Titulaire du marché public de conception, mise en service et exploitation du Service Numérique Multimodal « Titre Unique » ;
- son ou ses opérateurs de transport si elle leur a confié la gestion de ses services de mobilités ;
- un ou plusieurs Gestionnaires de Services ou FSNM, dont certains SMSRU suivant le contexte.

L'AOM mobilise avec le concours possible d'un SMSRU les moyens humains, techniques, matériels et immatériels qui sont nécessaires à l'interface avec la Plateforme Nationale d'Interopérabilité et l'Application Mobile Titre Unique.

Chaque AOM avec le concours possible d'un SMSRU promeut l'usage du « Titre unique » dans sa communication institutionnelle, via son site internet et différents canaux de communication sur son ressort territorial. Le cadre de communication est fixé par la DGITM en accord avec l'AOM partenaire.

ARTICLE 7. METHODOLOGIE DE L'EXPERIMENTATION

7.1 Descriptions des étapes de l'expérimentation.

L'expérimentation « Titre Unique» se décline en plusieurs étapes qui sont décrites ci-après et qui sont en concordance avec le calendrier prévisionnel en ANNEXE 4 de la Convention :

Etape 1 : Lancement d'un appel d'offres par la DGITM pour sélectionner le futur titulaire du marché public de conception, mise en service et exploitation du Service Numérique Multimodal « Titre Unique » ;

Etape 2 : Attribution du marché public de conception, mise en service et exploitation du Service Numérique Multimodal « Titre Unique » ;

Etape 3 : Démarrage des expérimentations avec les territoires pilotes consistant au déploiement de l'application mobile Titre unique en beta-test auprès d'un panel d'usagers et à la délivrance des produits tarifaires par des FSNM participants à l'expérimentation ;

Etape 4 : Extensions du périmètre de l'expérimentation (modal, serviciel, digital, tarifaire et public cible, ouverture de l'application mobile nationale titre unique au grand public) ;

Etape 5 : Evaluation de l'expérimentation selon les conditions décrites à l'ARTICLE 8 ;

Etape 6 : Enclenchement du régime nominal ou abandon du projet en fonction des conclusions de l'évaluation (ARTICLE 9).

7.2 Suivi de l'expérimentation

Conformément aux modalités de gouvernance définies par le protocole d'accord entre **le Ministère des Transports, le GART et Régions de France** en date du 23/04/2024, les instances de suivi de l'expérimentation comprendront un comité de pilotage institutionnel (COPIL) et un Comité de Pilotage Opérationnel (COPIL Opérationnel).

D'autres instances pourront être définies pour assurer le suivi opérationnel de l'expérimentation.

7.2.1 Comité de pilotage institutionnel (COPIL)

7.2.1.1 Composition

Le COPIL est composé des membres suivants :

- Le Ministre délégué chargé des Transports
- un (1) représentant de chaque AOM partenaire ayant signé une convention d'expérimentation avec la DGITM, disposant d'une voix délibérative ;
- un (1) représentant de Région de France, disposant d'une voix délibérative ;
- un (1) représentant du Groupement des autorités responsables de transport (GART), disposant d'une voix délibérative
- un (1) représentant de l'Union des Transports Publics et Ferroviaire (UTP), disposant d'une voix consultative ;
- un (1) représentant de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT), disposant d'une voix consultative;
- un (1) représentant de toutes les régions (partenaires ou non), disposant d'une voix consultative ;

Lorsque cela est nécessaire, le COPIL peut, d'un commun accord, inviter à l'une de ses réunions tout spécialiste jugé pertinent au regard de l'ordre du jour.

Les personnes non-membres du COPIL n'ont pas de droit de vote et sont tenues de respecter la confidentialité des informations échangées lors des réunions du COPIL.

Tous les participants au COPIL sont soumis à la signature d'un accord de confidentialité.

Le COPIL est présidé par le ministre délégué chargé des Transports ou son représentant.

7.2.1.2 Missions

Le COPIL composé des membres définis ci-dessus prend les décisions relatives à la direction globale de l'expérimentation et notamment :

- les orientations stratégiques de l'expérimentation (objectifs, périmètre, contenu, …) ;
- avis sur le rapport final d'évaluation ;
- émet une recommandation de fin d'expérimentation et valide la stratégie de mise en œuvre du régime nominal en cas de pérennisation du projet.

Le COPIL arbitre en cas de manquement de l'une des Parties à ses obligations contractuelles, et statue notamment sur les conséquences de ce manquement.

Le COPIL est également chargé de l'évaluation de l'expérimentation tel que défini à l'ARTICLE 8 de la Convention.

7.2.1.3 Conditions de quorum et modalités de convocation et de vote

Le COPIL ne peut valablement siéger que si toutes les Parties sont présentes (présentiel ou visio-conférence) ou dûment représentées.

Le COPIL se réunit a minima une (1) fois au démarrage de l'expérimentation dans un délai de 1 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention puis a minima une (1) fois tous les ans pendant toute la durée d'exécution de Convention d'expérimentation.

Il est convoqué à l'initiative du Comité de Pilotage opérationnel, en tant que de besoin, pour traiter de tout sujet relatif à l'exécution de la Convention d'expérimentation.

L'ordre du jour de chaque réunion, le lieu de la réunion, les intervenants et la durée de la réunion sont définis par les Parties et communiqués par la DGITM aux participants quinze (15) jours calendaires avant la tenue de la réunion.

Des réunions extraordinaires du COPIL peuvent être organisées par la DGITM. Elles peuvent être sollicitées par une Partie à la convention, notamment en vue d'un retrait de l'expérimentation et d'une résiliation de la Convention.

Les Parties conviennent que toute décision du Comité de Pilotage ne peut être prise qu'à l'unanimité de tous ses membres présents ou représentés disposant une voix délibérative.

Les décisions du Comité de Pilotage ne peuvent modifier les dispositions de la Convention d'expérimentation. La Convention ne peut être modifiée que par voie d'avenant.

7.2.2 Comité de pilotage opérationnel (COPIL Opérationnel)

7.2.2.1 Composition

Le Comité de pilotage opérationnel est composé d'un (1) représentant de chaque Partie ayant signé une convention d'expérimentation avec la DGITM. En cas de besoin, chaque représentant peut désigner un suppléant, à condition d'en avoir informé les autres Parties en temps utile.

Tous les participants au COPIL opérationnel sont soumis à la signature d'un accord de confidentialité.

Chaque Partie peut, lors des séances du COPIL Opérationnel, se faire assister de personnes disposant d'une expertise dans un domaine spécifique, à titre uniquement consultatif. Chaque Partie peut, lors des séances du COPIL Opérationnel, être accompagné de l'exploitant de son réseau.

Le COPIL opérationnel est présidé par le directeur général de la DGITM.

7.2.2.2 Missions

Le Comité pilotage opérationnel prend les décisions opérationnelles sur l'exécution technique du Projet et :

- définit périmètre détaillé du marché public de conception, mise en service et exploitation du Service Numérique Multimodal « Titre Unique » ;
- assure la relecture et validation des conventions type (distribution, mandat, évolution de la convention d'expérimentation) ;
- suit le respect des obligations par le titulaire du marché public de conception, mise en service et exploitation du Service Numérique Multimodal « Titre Unique » ;
- élabore et suit du planning de l'expérimentation ;
- apporte des éventuelles modifications aux Conventions d'expérimentation ;
- pilote les risques et difficultés éventuels afin d'identifier les actions correctives et de les mettre en œuvre ;
- suit l'avancement du projet dans son ensemble
    - évalue et propose une amélioration continue du projet ;
    - revoit des alertes, risques pesant sur l'expérimentation et travail sur les mesures préventives/actions correctives ;
    - prépare, et organise les COPIL
- valide la stratégie de marques, de marketing/communication et déclinaison sur les ressorts territoriaux des AOM partenaires ;
- priorise et arbitre des sujets critiques ;
- évalue de l'expérimentation et participe à l'élaboration du rapport final d'évaluation ;
- élabore de la stratégie de mise en œuvre du régime nominal.

7.2.2.3 Conditions de réunion et modalités de convocation

A l'initiative de l'une des Parties, le Comité de pilotage opérationnel se réunit au minimum tous les trois mois pendant toute la durée de l'expérimentation, et notamment en cas de nécessité d'approbation de résultats ou de difficulté particulière nécessitant sa décision.

L'ordre du jour de chaque réunion, le lieu de la réunion, les intervenants et la durée de la réunion sont définis par les Parties et communiqués par la DGITM aux participants quinze (15) jours calendaires avant la tenue de la réunion.

Par ailleurs, les membres du Comité de pilotage opérationnel se concertent aussi souvent que nécessaire pour favoriser le bon déroulement de l'expérimentation.

En fonction de l'ordre du jour ou des besoins exprimés, le Comité de pilotage opérationnel peut inviter toute personne dont la compétence est pertinente pour l'alimentation des échanges et réflexions.

Chaque réunion du Comité de pilotage opérationnel donne lieu à un compte-rendu réalisé par la DGITM dans un délai maximum de quinze (15) jours. Chaque compte-rendu est communiqué à l'ensemble des participants à la réunion. Sans réponse écrite d'un représentant de la Partie destinataire du compte- rendu dans un délai de quatorze (14) jours calendaires à compter de sa réception, le compte-rendu est considéré comme validé. Une version amendée des commentaires validés sera retransmise à l'ensemble des participants.

7.2.3 Autres réunions

Les Parties organisent les réunions suivantes, afin d'assurer le bon suivi de l'expérimentation :

- Des réunions de chantiers, permettant de suivre l'avancement des travaux engagées par le Titulaire ;
- un chantier « intégration des territoires pilotes » se réunissant tous les mois, permettant de définir les modalités techniques d'interopérabilité avec les territoires participants, l'extension à de nouveaux territoires et de définir

les éléments de communication locaux afin d'accompagner le développement de l'usage du titre unique sur les territoires ;

- Un chantier « gouvernance et modèle économique » se réunissant une fois par trimestre, permettant de définir les modalités de gouvernance de l'expérimentation et des modalités de mise en œuvre d'une structure nominale portant le projet, et de définir les problématiques juridiques identifiées aux différents stades du projet ;
- Un chantier « expérience et parcours usagers » se réunissant une fois par trimestre permettant de définir des panels d'usagers pour tester l'outil, élaborer les outils de formation nécessaires, déterminer les fonctionnalités et cas d'usage finaux ;
- Un chantier « feuille de route nominale» se réunissant tous les trois mois, permettant de mettre en place des lignes directrices communes et partageables, réplicables et opérationnelles pour faciliter la distribution des titres de transport et gagner en souveraineté.

Les Parties organisent des échanges complémentaires autant que besoin, afin de traiter des sujets juridiques, contractuels, fonctionnels ou de la participation usagers.

ARTICLE 8. EVALUATION DE L'EXPERIMENTATION

L'évaluation de l'expérimentation est réalisée selon trois périodicités :

- Un rapport d'évaluation continue diffusé tous les trimestres à l'AOM partenaire et composé d'indicateurs de différents types (projets, usages, performances, SAV, incidentologie), déclinés selon trois périmètres pour l'application mobile et la plateforme nationale d'interopérabilité :
  - le ressort territorial ;
  - le territoire d'expérimentation ;
  - l'échelle nationale.

- Une démarche d'évaluation réalisée à chaque date d'anniversaire de l'expérimentation et donnant lieu à un rapport annuel. Il doit permettre de statuer sur les expérimentations servicielles en cours de leur prolongation, évolution ou de leur abandon par le COPIL. Cette démarche d'évaluation est composée de plusieurs analyses :
  - Analyse quantitative sur la base de la consolidation des indicateurs des rapports trimestriels présentés supra ;
  - Analyse qualitative auprès des usagers (enquête, analyse des commentaires sur les stores…) ;
  - Analyse qualitative auprès des participants à l'expérimentation (Gestionnaires de Services et FSNM) ;
  - Analyse et consolidation des coûts de l'ensemble des participants à l'expérimentation ;
  - L'avancement des travaux de réflexion et de mise en œuvre du régime nominal ;

- Une démarche d'évaluation finale menée au cours des trois derniers mois de l'expérimentation et donnant lieu à un rapport final d'évaluation sur la même base que le rapport annuel présenté supra.
  Ce rapport sera conclu par une recommandation d'abandon, de poursuite de l'expérimentation ou d'activation du régime nominal sur tout ou partie du périmètre de l'expérimentation.

La méthodologie d'évaluation de l'expérimentation et les analyses à réaliser sont définis à l'ANNEXE 5 de la Convention.

ARTICLE 9. FIN DE L'EXPERIMENTATION

A la fin de l'expérimentation, selon les recommandations formulées dans le rapport d'évaluation final, le COPIL dresse un bilan et définit les modalités de poursuite du projet en régime nominal. En cas de poursuite des axes et orientations d'amélioration du projet sont joints au rapport d'évaluation final.

Ce bilan doit être présenté lors du dernier COPIL clôturant l'expérimentation et fait l'objet d'un avis par le COPIL, qui en outre émet une recommandation pour la suite du projet.

ARTICLE 10. FINANCEMENT DE L'EXPERIMENTATION

Le coût global de l'expérimentation à l'échelle nationale ne peut être connu à la date de signature de la Convention d'expérimentation.

La DGITM s'engage à financer les développements nationaux de l'expérimentation « Titre de Transport Unique », et notamment les coûts de mise en œuvre et d'exploitation de la Plateforme Nationale d'Interopérabilité.

L'AOM mobilise à ses frais les moyens humains, techniques, matériels et immatériels qui sont nécessaires à la préparation et à sa participation à la mise en œuvre de l'expérimentation. Cela comprend d'une part les coûts afférents à la mise en place et au suivi de l'expérimentation - personnel, mise en qualité des données, adaptations du système et des équipements locaux, maintenance et, d'autre part, et par suite, les coûts de mise en qualité de leurs systèmes billettiques actuels (évolution des ressources AOM, AMO, évolution de son système billettique, impact financier pour les opérateurs pour l'évolution des opérations de SAV, de contrôle, de communication sur le ressort territorial..)

Si des évolutions du système billettique de l'AOM étaient nécessaires pour permettre l'interfaçage avec la PNI et l'Application Mobile Titre Unique, les parties conviennent de se revoir afin d'en évaluer les coûts financiers. Dans la mesure du possible, les développements réalisés dans le cadre du marché public de conception, mise en service et exploitation du Service Numérique Multimodal « Titre Unique », doivent intégrer une modération des coûts billettiques futurs afin que l'interfaçage ne se fasse pas au détriment financier des AOM.

Dans le cadre de la convention d'expérimentation, la DGITM s'engage à communiquer aux Parties prenantes les dépenses et des frais encourus afin d'assurer une évaluation juste et exhaustive des résultats de l'expérimentation

ARTICLE 11. COMMUNICATION

La stratégie de communication autour de l'expérimentation est élaborée en collaboration avec l'ensemble des participants à l'expérimentation ayant signé une Convention d'expérimentation avec la DGITM.

Les Parties conviennent que toute publication ou communication relative à l'expérimentation doit intervenir dans le respect des obligations de confidentialité et des droits de propriété intellectuelle des Parties. Toute publication ou communication relative à l'expérimentation réalisée par l'une des parties doit être approuvée par l'autre partie si celle-ci est mentionnée ou concernée.

Les Parties s'engagent à promouvoir l'usage du « Titre unique » dans leur communication institutionnelle et commerciale, via leur site internet et les différents canaux de communication de leur réseau de transport selon la stratégie marketing et de communication construite dans le chantier « expérience et parcours usagers » et validée en COPIL Opérationnel.

ARTICLE 12. PROPRIETE INTELLECTUELLE – CONFIDENTIALITE – PROTECTION DES DONNEES PERSONNELLES – UTILISATION DES DONNEES

12.1 Propriété intellectuelle

Les Parties se tiennent mutuellement informées et communiquent spontanément toute information, document, retour d'expérience ou méthode utile à la bonne définition ou à la mise en œuvre de l'expérimentation.

Chacune des Parties s'abstient de diffuser auprès de tiers, sauf accord exprès des autres Parties, toute information confidentielle ou toute information échangée dans le cadre de la Convention d'expérimentation, dont la divulgation est ou peut être de nature à nuire à l'expérimentation ou d'une manière générale aux droits de propriété intellectuelle ou aux intérêts de l'une des Parties.

12.2 Confidentialité

Les Parties s'engagent à ne pas utiliser les informations confidentielles relatives à l'expérimentation dans un but autre que la mise en place et/ou l'exécution de l'expérimentation et s'interdisent toute divulgation quelle qu'elle soit, à quelque tiers que ce soit, des informations confidentielles, sauf accord écrit exprès et préalable de la DGITM.

Les résultats communs de l'expérimentation ainsi que son bilan sont la propriété de la DGITM. A ce titre, seule la DGITM peut communiquer sur ces derniers. Les résultats concernant le ressort territorial de l'AOM (vente, validation, recettes…) ne peuvent être partagées ou divulguées à des tiers sans l'accord de l'AOM.

Les AOM partenaires peuvent être autorisées à communiquer sur les résultats de l'expérimentation, par la DGITM et les autres AOM partenaires, avec une validation préalable des éléments de langage et contenus.

12.3 Protection des données personnelles

Chaque partie à la Convention d'expérimentation est tenue au respect des règles, européennes et françaises, applicables au traitement des données à caractère personnel éventuellement mis en œuvre aux fins de l'exécution du contrat. A ce

titre, toute transmission de données à des tiers, y compris au bénéfice d'entités établies hors de l'Union européenne, qui n'est pas strictement conforme à la réglementation en vigueur est formellement prohibée.

En cas d'évolution de la réglementation sur la protection des données à caractère personnel en cours d'exécution du contrat, les modifications nécessaires pour se conformer aux règles nouvelles, donnent lieu à la signature d'un avenant, en l'absence d'accord entre les Parties, à une modification unilatérale par la DGITM.

ARTICLE 13. MODIFICATION DE LA CONVENTION D'EXPERIMENTATION

Toute modification de la Convention d'expérimentation donne lieu à un avenant entre les Parties.

L'intégration d'un nouveau partenaire ou AOM partenaire à l'expérimentation et donnant lieu à une signature d'une convention d'expérimentation avec cette dernière et la DGITM n'est pas soumise à la signature préalable d'un avenant à la Convention. La DGITM informera l'ensemble des participants de l'expérimentation en COPIL Opérationnel.

ARTICLE 14. CESSION ET TRANSMISSION DE LA CONVENTION D'EXPERIMENTATION

La Convention ne peut être cédée ou transférée à un autre tiers de quelque manière que ce soit, sans l'accord exprès, préalable et écrit des autres Parties.

ARTICLE 15. RESILIATION DE LA CONVENTION D'EXPERIMENTATION

En cas d'inexécution de ses obligations par l'une des Parties, la Convention est, sauf cas de force majeure, résiliée de plein droit dans les conditions et suivant les modalités fixées ci-après.

La résiliation ne peut intervenir qu'après que la Partie défaillante est mise en demeure par les autres Parties d'accomplir ses obligations, dans un délai fixé par la mise en demeure. Ce délai ne peut être inférieur à quinze (15) jours et supérieur à trois (3) mois. Au cours de cette période, les Parties restent tenues d'exécuter leurs obligations contractuelles.

La DGITM se réserve la possibilité de résilier, avec un préavis d'au moins trois mois, pour abandon de l'expérimentation ou pour un autre motif d'intérêt général, la Convention, sans que cette résiliation puisse ouvrir droit à une indemnité au profit des autres Parties. Le préavis joint les documents et informations justifiant du motif d'intérêt général.

De même l'AOM partenaire signataire de la Convention peut résilier la Convention pour un motif d'intérêt général avec un préavis d'au moins trois mois. Ce préavis joint les documents justifiant du motif d'intérêt général.

ARTICLE 16. ASSURANCE

Chaque Partie souscrit et maintient en cours de validité les polices d'assurance nécessaires pour garantir les éventuels dommages aux biens ou aux personnes qu'elle peut causer à l'occasion de l'exécution de la Convention.

ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET JURIDICTION COMPETENTE.

La Convention d'expérimentation est soumise au droit français.

En cas de difficulté ou de litige sur la validité, l'interprétation et/ou l'exécution de la Convention d'expérimentation, les Parties s'efforcent de résoudre leur différend à l'amiable.

Toutefois, en cas de désaccord persistant plus de trente (30) jours à compter de la date de notification de la contestation par l'une des Parties au moyen d'une lettre recommandée avec avis de réception, la Partie la plus diligente porte le litige devant le tribunal administratif compétent.

Date d'effet de la Convention :

Pour l’Etat, la DGITM

A

Le

Pour l’AOM,

A

Le

ANNEXES

ANNEXE 1 : Proposition de valeur

ANNEXE 2 : Présentation du périmètre initial d'expérimentation

ANNEXE 3 : RACI de l'expérimentation

ANNEXE 4 : Planning de l'expérimentation

ANNEXE 5 : Evaluation de l'expérimentation

Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

Liberté
Égalité
Fraternité

CONVENTION D'EXPÉRIMENTATION - PROJET TITRE UNIQUE

ANNEXE 1 - PROPOSITION DE VALEUR

Sommaire

- **Contexte**
- **État des lieux de l'interopérabilité** depuis 25 ans dans nos territoires
- Vers une interopérabilité nationale : l**a proposition de valeur du Projet Titre Unique**
- **La Feuille de route** du projet : Expérimentation & Plateforme commune
- **Glossaire et pictothèque**

Un contexte qui incite **à plus d'ouverture et de coopération**

LES VOYAGEURS QUI EVOLUENT DANS LEURS COMPORTEMENTS NUMERIQUE ET DANS LEUR BESOIN ET CHOIX EN MOBILITE (inter et multi – modalité) depuis la crise sanitaire et avec le développement du télétravail.

Une **opportunité de REPENSER LES PARCOURS ET LES USAGES EN MOBILITE ET CREER UNE NOUVELLE EXPERIENCE** en phase avec les besoins changeants des voyageurs.

LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES (2019), LA CLE DE VOUTE ET L'ACTIVATEUR de toutes les initiatives en faveur d'un déplacement plus facile, moins coûteux, plus propre.

Ce contexte français est en cours d'adaptation à **l'échelle européenne**, il ne faut pas rater le coche.

C'est le moment de **CONCRETISER LA LOI EN ACTIONS, en particulier l'art. 28 sur l'ouverture des canaux de vente transport.**

LES AOM ET LEURS PROJETS MAAS LOCAUX. Choix de billettique, d'infrastructure, gestion des opérateurs privés et publics (avec l'enjeu de l'ouverture à la concurrence), développement et internalisation des SI sont autant de sujets qu'il faut adresser avec agilité et ouverture sur les autres territoires.

Une nécessité de **JOUER COLLECTIF POUR AVANCER PLUS LOIN ET MUTUALISER LES MOYENS pour qu'aucun territoire ne soit oublié.**

LES SNM HISTORIQUES ET NOUVEAUX ENTRANTS jouent un rôle crucial ; ils sont largement utilisés par les usagers. Ils doivent inciter à plus d'ouverture des données et des services.
Des innovations et de nouveaux modèles commerciaux émergent.

Le secteur qui attire les nouveaux entrants et met en évidence la **nécessité de cadrer pour S'ASSURER QUE L'INTERET GENERAL EST RESPECTÉ DURABLEMENT.**

Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

Le défi du projet titre unique

L'interopérabilité au niveau national pour simplifier les usages et inciter le plus grand nombre à utiliser les transports partagés

De quoi parle-t-on quand on dit

Interopérabilité?

On parle d'interopérabilité technique entre systèmes, à partir du moment où un système billettique associé à un réseau de transport est apte à communiquer et échanger avec un ou plusieurs autres systèmes billettiques

La notion d'interopérabilité touche 4 domaines :

- TECHNIQUE
- FONCTIONNEL
- ORGANISA-TIONNEL
- COMMERCIAL

Du point de vue de l'usager, elle lui permet de s'affranchir des limites de réseaux en utilisant un support de titre unique ou un titre unique.*

* source : https://www.cerema.fr/fr

Depuis 25 ans, l'interopérabilité se développe dans les territoires…

- Support physique unique
- Services liés à la mobilités mis en commun
- Application smartphone avec titres dématérialisés multi-réseaux

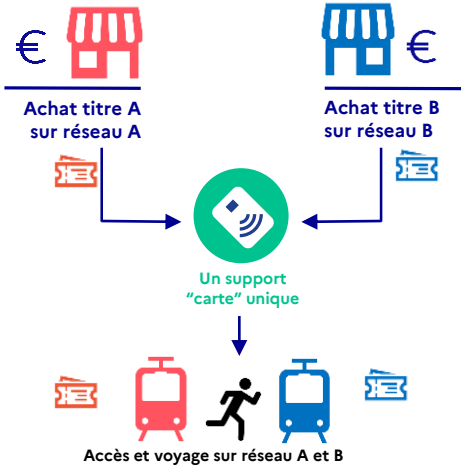
Quels constats et apprentissages peut-on en retirer ?

Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

Depuis 25 ans, l'interopérabilité est dans les territoires…

Services et supports physiques uniques/communs

1 INTEROPERABILITE DES SUPPORTS

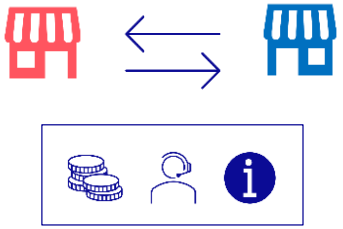


Chaque réseau garde la maîtrise du chargement de ses produits tarifaires sur le support commun

2 INTEROPERABILITE DES TITRES DE TRANSPORTS

Possibilité de définir une gamme tarifaire intermodale pour les réseaux A et B
(support et titre reconnus et acceptés sur les deux réseaux)

3 INTEROPÉRABILITÉ DES SYSTÈMES CENTRAUX BILLETTIQUES



Services d'exploitation communs entre le réseau A et B

Systèmes billettiques peuvent s'échanger des informations sur les activités réalisées.

Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

Depuis 25 ans, l'interopérabilité est dans les territoires…

Applications smartphone pour accès aux réseaux

1 M-TICKETS PROPRES À CHAQUE RÉSEAU – 1 APP. PAR RÉSEAU

Chaque réseau garde la maîtrise du déploiement de sa solution de m-ticket sur son réseau

2 M-TICKETS PROPRES À CHAQUE RÉSEAU – APP. MULTI RÉSEAUX

Uniquement si les 2 réseaux ont la même solution de m-ticket

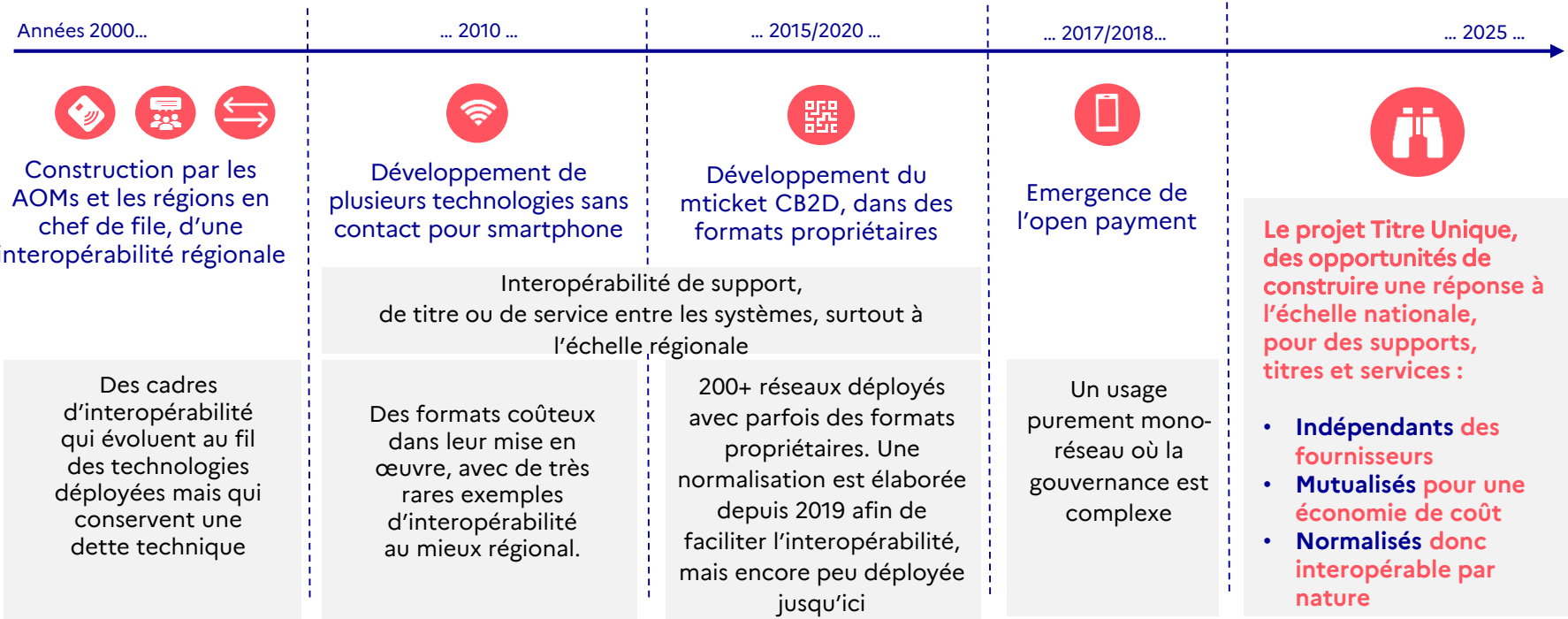
3 INTEROPERABILITE DES TITRES – 1 APP. PAR RÉSEAU

Possibilité de définir une gamme tarifaire intermodale pour les réseaux A et B
(m-ticket reconnu et accepté sur les deux réseaux)

Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

Depuis 25 ans, l'interopérabilité est dans les territoires…

Des succès à l'échelle locale et régionale, l'échelle nationale doit être assurée !



Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

Vers une interopérabilité nationale…
Le projet titre unique, pour faire quoi ?

La priorité à l'origine du projet
Être utiles aux citoyens

- S'adapter à leurs **usages pluriels** en proposant des **fonctionnalités nouvelles et complémentaires** des services existants.

- **Lever ce qui constitue encore des freins à l'usage des transports publics et partagés :**
  - En simplifiant l'accès depuis **un point de vente unique**
  - Partout, tout le temps grâce **une solution numérique**
  - Simple à comprendre et simple pour voyager :

    1 trajet de bout-en-bout = 1 seul acte d'achat

- Un point d'accès **adapté pour tous mes usages** : régulier et occasionnel

Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

La priorité à l'origine du projet
Être utiles aux AOM (locales et régionales)

- Proposer un dialogue construit **État – AOM afin de travailler collectivement sur** des outils souverains, pérennes et partagés
- **Augmenter les recettes locales et promouvoir l'attractivité** de leur territoire en vendant des titres au-delà de leur propre réseau et auprès de nouveaux utilisateurs,
- **Optimiser les coûts et investissements** en capitalisant sur les investissements déjà réalisés et en mutualisant certaines briques techniques,
- **Mieux appréhender les comportements** des citoyens pour aller chercher ceux qui doutent encore et satisfaire toujours mieux les convaincus
- Permettre la **distribution de titres par un FSNM*** au sens de l'art. 28 de la LOM,
- Avoir accès « clé en main » à une **offre dématérialisée quelle que soit la taille de son réseau et sa capacité d'investissement**
- Assurer la compatibilité avec le **niveau européen** pour garantir le respect des normes et standards existants à cette échelle

* Fournisseur de Service Numérique de Mobilité

Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

Le projet titre unique

Un même cap depuis le hackathon en 2023, et une trajectoire qui a su s'adapter au fil des échanges avec les AOM

Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

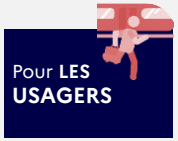
La trajectoire coconstruite, partagée et validée entre l'été 2023 jusqu'à aujourd'hui

CADRAGE DU PROJET TU → **UN BESOIN DE COMMUNS** → **LA TRAJECTOIRE EN ACTIONS**

Hackathon 2023 et feuille de route « été 2023 »

Synthèse des échanges 2023/24

Mars 2024



Pour **LES USAGERS**

Pour **L'ECOSYSTEME DES ACTEURS DU TRANSPORTS**

- ✓ **Simplifier les déplacements**, entre plusieurs régions
- ✓ Se positionner pour les AOMs comme **Etat plateforme**
- ✓ Capitaliser **sur l'existant**
- ✓ Proposer **un cadre partenarial et de discussion** au niveau national

- ✓ Permettre de proposer un **parcours multimodal sans couture**
- ✓ Savoir traiter **l'interopérabilité au niveau national**
- ✓ Pouvoir construire un **cadre stratégique pérenne**

- › Développer et proposer **rapidement une expérimentation** à l'usager, une application mobile de souscription à un service de post-paiement permettant de réaliser des trajets intermodaux et inter-régionaux avec les AOM volontaires.
- › **Donner de la visibilité sur l'évolution** des systèmes billettiques français et sur **l'investissement** humain, financier et d'acquisition de solutions physique ou digital (en prévision des futurs CCTP)
- › Créer et mettre à disposition des AOM des briques techniques pour faciliter la distribution de titres de transport pour tous les modes **en particulier TER, TET et la longue distance :** catalyser et mettre en pratique l'article 28 de la LOM et l'ouverture à la concurrence
- › S'appuyer sur les **outils développés à l'échelle nationale** (ex. Point d'Accès National) + locaux (ex. système d'information multimodale, interface standardisée de distribution, open payment) ;
- › **Cadrer les principes de convention** de distribution, d'encaissement des recettes, de publication des données d'offres (notamment tarifaires), de gouvernance, en capitalisant sur les travaux de MAS régional en cours.

Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

En 3 mots, le Projet Titre Unique c'est

Être ensemble

FAIRE COMMUN
& FAIRE SIMPLE

Être dans l'action

Être utile

Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

Aujourd'hui, une trajectoire Projet Titre Unique clarifiée

Expérimentation & plateforme commune pour nourrir l'enjeu d'interopérabilité nationale cible

Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

Une trajectoire Projet Titre Unique clarifiée :

Deux démarches en synergie constructive

L'EXPERIMENTATION DE l'APPLICATION MOBILE TITRE UNIQUE NATIONALE

Des expérimentations de services et de parcours utilisateurs sur des territoires pilotes volontaires.

Un laboratoire d'usages pour tester mesurer auprès des usagers, s'assurer qu'on a les bons indicateurs pour assurer la pérennité de certains services et abandonner d'autres

FAIRE SIMPLE

vision usagers

UNE PLATEFORME NATIONALE D'INTEROPERABILITE

PNI

Une plateforme pour faciliter l'ouverture de la distribution inter-territoires.

Un espace commun de dialogue pour co-construire des lignes directrices nationales, réplicables et opérationnelles pour faciliter la distribution des titres de transport dans un cadre souverain et partagé

ORGANISATION & CHANTIERS

- Chantier intégration des territoires pilotes
- Chantier feuille de route nominale
- Chantier expérience et parcours usagers
- Chantier gouvernance et modèle économique

FAIRE COMMUN

vision AOM et écosystème

Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

L'EXPERIMENTATION DE L'APPLICATION MOBILE TITRE UNIQUE NATIONALE

Le Titre Unique expérimenté, quels apports concrètement ?

Une offre de mobilité post-payée nationale expérimentale

TU

&

Une application nationale expérimentale

Le Titre unique : une offre + une application

Une offre de mobilité post-payée nationale expérimentale

TU

- Une **souscription unique** donnant **droit à voyager dans les réseaux des territoires pilotes**, avec en cible le territoire national
- Un **parcours d'usage autodéclaré**, sans geste de validation avec une intégration (si souhaitée) des modes de validation au fil de l'expérimentation
- La possibilité de voyager **seul ou à plusieurs**
- Un **paiement a posteriori** des trajets effectués (post-paiement à l'usage)
- Un **tarif déterminé en cumulant les tarifs des titres unitaires** nécessaires à l'usage de chaque réseau emprunté
- Un éventuel ajustement tarifaire en cas de multiples trajets sur un même réseau ou de trajets combinés
- Une **perception des recettes entièrement reversée à chaque territoire pilote**.

Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

Le Titre unique : une offre + une application

Une application nationale expérimentale

- Une application mobile qui a vocation à **tester la distribution de différents titres des territoires pilotes** :
  - L'offre « titre unique » post-payée expérimentale,
  - Les titres locaux exposés par chaque territoire pilote : titres urbains, interurbains, TER…
  - De futurs titres nationaux : Passe Rail, titres TET, titres TGV…

- Dans une **logique de distribution et d'usage de titres prépayés** ou de **souscription à des offres de mobilité post-payées**

- Dans une logique de tester **les différents modes de validation existants** (auto-validation, sur équipement…) **et dans différents formats normalisé** (CB2D, carte sans contact dématérialisée, carte bancaire dématérialisée…)

- Une application qui a vocation **à évoluer en mode agile** aussi bien à partir des retours terrains usagers que des retours des AOM et exploitants

- Une application dont la **pérennité sera décidée à l'issue des expérimentations**

Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

LA PLATEFORME NATIONALE D'INTEROPERABILITE

La Plateforme Nationale d'Interopérabilité, quel apport concret?

- Pour distribuer **l'offre de mobilité post payée nationale TU**
- Pour faire distribuer **ses titres prépayés** par d'autres AOM ou FSNM
- Pour distribuer **les titres prépayés d'autres AOM partenaires**

Les deux éléments clés de la plateforme pour atteindre l'interopérabilité nationale

LA PLATEFORME NATIONALE D'INTEROPÉRABILITÉ (PNI)

Une brique nationale de distribution de m-tickets normalisés

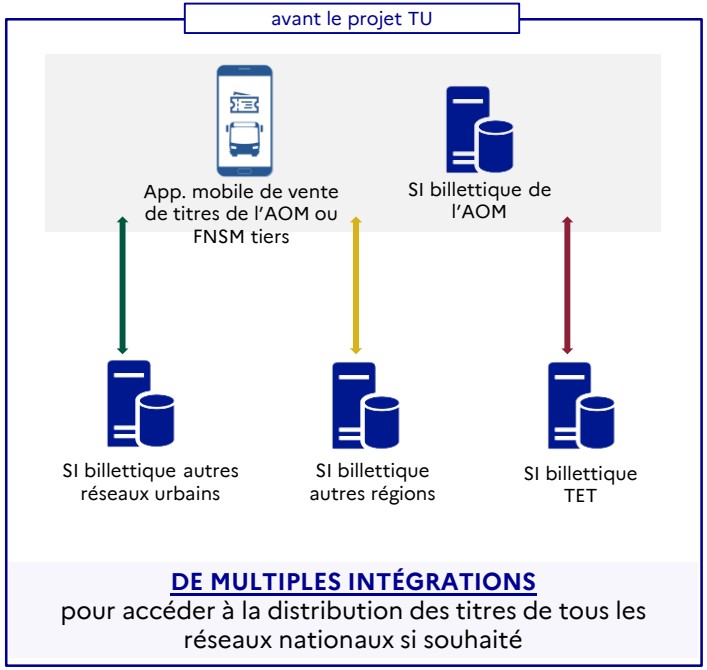
- Accessible à toutes les AOM
- Accessible aux distributeurs se définissant comme FSNM au sens de la LOM
- S'appuyant sur les briques de distribution locales existantes

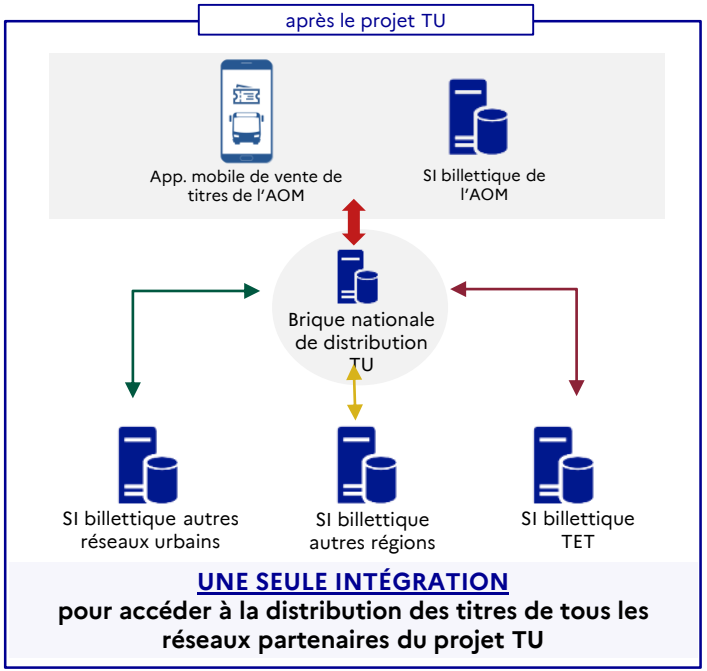
+

Une chambre de compensation nationale

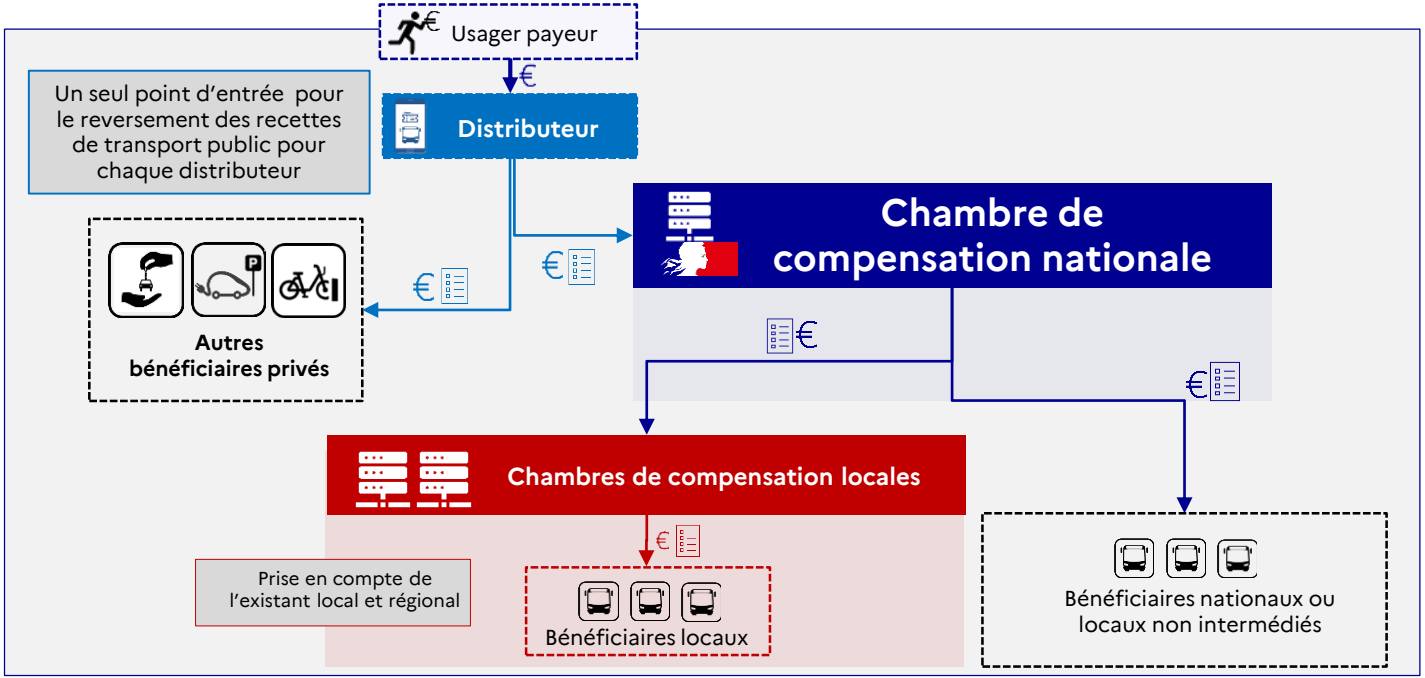
- Versement des recettes collectées auprès des usagers directement auprès de chaque AOM ou exploitant bénéficiaire
- Selon des clés de répartition fixe, en fonction de l'usage (dans un second temps)

Une brique nationale de distribution de titres normalisés
pour une simplification de la distribution croisée entre AOM





Une chambre de compensation nationale
pour une simplification de la distribution croisée entre AOM



Les flux financiers s'accompagnent de remise de rapports de ventes (et d'usages) afin de permettre le rapprochement et la reddition des comptes

Légende

- Flux financiers
- Rapports de ventes (et d'usages)

Deux engagements à prendre pour assurer le succès de la plateforme nationale d'interopérabilité

Engagement 1

Créer des communs en capitalisant au maximum sur l'existant

Engagement 2

… en y associant une démarche de normalisation

Plateforme Nationale d'Interopérabilité

Engagement 1

La prise en compte des solutions existantes

pour capitaliser sur les investissements déjà engagés localement

La création de communs numériques

pour éviter de dupliquer des développements à l'échelle de chaque territoire

Plateforme Nationale d'Interopérabilité

Engagement 2

Les conditions pour être AOM partenaire du Projet Titre Unique

Traiter, émettre et accepter des titres normalisés dans sa solution billettique locale

= **Pas de volonté de distribuer des titres dans des formats propriétaires et/ou spécifiques** à un fournisseur ou à un réseau.
Les coûts de maintien en opération de solutions propriétaires ou spécifiques ne sont économiquement pas viables

Quelles démarches de mise en œuvre de la Plateforme Nationale d'Interopérabilité ?

La publication de données normalisées décrivant l'offre de transport

- Inventaire tarifaire (nouveau)
- Topologie (arrêt, lignes), horaires, perturbations, accessibilité

La mise en place de conventions de distribution

- Pour permettre aux AOM de vendre des titres au-delà de leur propre réseau
- Pour permettre la distribution de titres par un FSNM au sens de l'art. 28 de la LOM

La mise en œuvre de titres dématérialisés normalisés

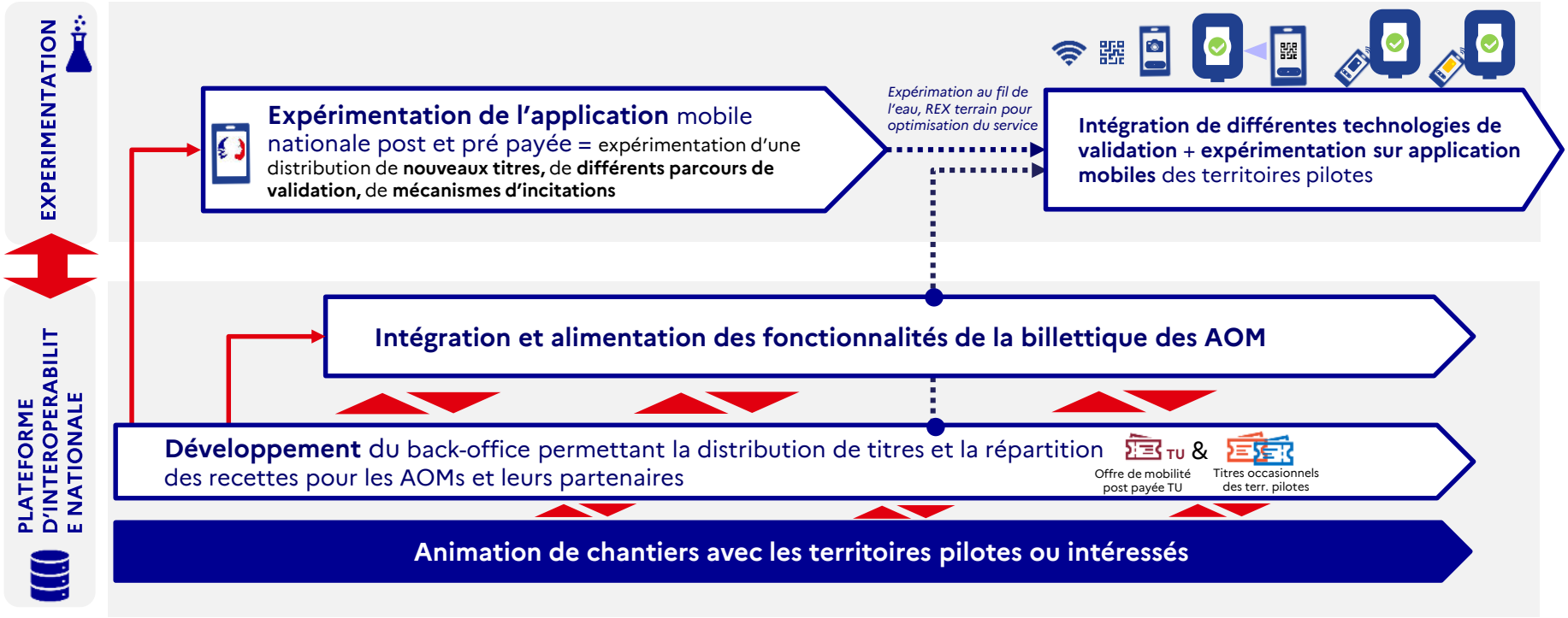
- Dans des formats de m-tickets NFC et CB2D
- Via la publication de spécifications publiques d'instanciation des titres
- S'appuyant sur un schéma de sécurité multi-émetteur

Des outils et des process de vérification de conformité

- Pour faciliter l'intégration des app. mobiles de ventes de titres aux briques nationales
- Pour qualifier la capacité des équipements locaux de validation et de contrôle à traiter les titres dématérialisés normalisés

Publié le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

La feuille de route titre unique enrichie des retours des AOMs



Quatre propositions prévues dans la feuille de route d'expérimentation

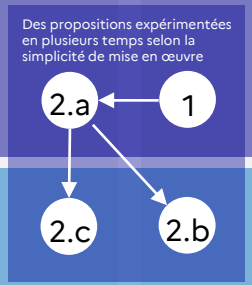
Publiée le 21 octobre 2024 sur le site internet de Mulhouse Alsace Agglomération

Des titres normalisés prépayés

Une offre de mobilité post payée nationale

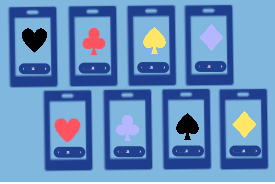
Une application mobile nationale

La distribution de titres prépayés des territoires pilotes



La distribution de l'offre de mobilité post payée nationale TU

Des applications mobiles locales ou privées



La distribution de titres prépayés des réseaux partenaires ou de titres nationaux (ex: passe rail)

La distribution de l'offre de mobilité post payée nationale TU

S'intègre aux usages actuels de prépaiement

Innovation de rupture : le post paiement

Publiée le 21 octobre 2020 sur le site internet de Mulhouse Alsace Agglomération

Illustration du parcours proposé aux usagers

Depuis l'application mobile nationale

Proposition 1 : La distribution de l'offre de mobilité post payée nationale TU

Souscription	Pendant le voyage	Après le voyage
• Téléchargement de l'application mobile sur mon smartphone • Création d'un compte unique ou connexion via France Connect • Souscription au service et acceptation des conditions générales (dont géolocalisation) • Autorisation pour un prélèvement automatique	• Auto-déclaration du début du trajet • Présentation du m-ticket en cas de contrôle • Auto-déclaration ou auto-détection de la fin du trajet	• Notification du trajet effectué et affichage du prix estimé • Facturation au meilleur prix selon le profil usager et l'ensemble des trajets effectués

Publiée le 21 octobre 2020 sur le site internet de Mulhouse Alsace Agglomération

Illustration du parcours proposé aux usagers

Depuis l'application mobile nationale

Proposition 2a : La distribution de titres prépayés des territoires pilotes

Souscription	Avant le voyage	Pendant le voyage	Après le voyage
• Téléchargement de l'application mobile sur mon smartphone • Création d'un compte unique ou connexion via France Connect *(optionnel)*	• Achat du ou des titres nécessaires pour effectuer mon trajet • Paiement unique pour un trajet de bout-en-bout	• Activation du titre en début du trajet • Validation sur équipements existants • Présentation du m-ticket en cas de contrôle	• Historique de la facturation sur l'application

Publiée le 21 octobre 2020 sur le site internet de Mulhouse Alsace Agglomération

Illustration du parcours proposé aux usagers

Depuis une application mobile locale ou privée

Proposition 2b : La distribution de l'offre de mobilité post payée nationale TU

Souscription	Pendant le voyage	Après le voyage
• Souscription au service post-payé de l'application locale et acceptation des conditions générales (dont géolocalisation) • Autorisation pour un prélèvement automatique	• Auto-déclaration du début du trajet • Présentation du m-ticket en cas de contrôle ou sur les équipements (réseaux fermés) • Auto-déclaration ou auto-détection de la fin du trajet	• Notification du trajet effectué et affichage du prix estimé • Facturation au meilleur prix selon le profil usager et l'ensemble des trajets effectués

Publiée le 21 octobre 2020 sur le site internet de Mulhouse Alsace Agglomération

Illustration du parcours proposé aux usagers

Depuis une application mobile locale ou privée

Proposition 2c : La distribution de titres prépayés des territoires pilotes

Avant le voyage

- Achat du ou des titres nécessaires pour effectuer mon trajet sur application locale
- Paiement unique pour un trajet de bout-en-bout

Pendant le voyage

- Activation du titre en début du trajet
- Validation sur équipements existants
- Présentation du m-ticket en cas de contrôle

Après le voyage

- Historique de la facturation sur l'application

L'interopérabilité nationale et le titre unique

pour un parcours usagers sans couture et normalisé pour engager les français sur les gestes réflexes de validation

Le parcours usagers avec smartphone

DEBUT DU TRAJET

Titres locaux normalisés

1. Sélection du titre à valider

2. Vérification que le titre est bien activé

Offre de mobilité post payée nationale

Déclaration du début du trajet

PENDANT LE TRAJET

Mode de validation définie par l'AOM sur son réseau

Validation sur équipement

Lecture sans contact du m-ticket NFC

Lecture optique du m-ticket CB2D

Pas de validation

(se fait au début du trajet)

Pseudo-validation

Scan de balise BLE

Scan de CB2D

FIN DU TRAJET

Titres locaux normalisés

Pas d'action de l'usager

Offre de mobilité post payée nationale

Déclaration de la fin du trajet

OU

Auto-détection de la fin du trajet

Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

Glossaire et Pictothèque

Glossaire du titre unique

Le projet Titre Unique : Ensemble du projet et des chantiers menés autour du titre unique

Le Titre unique (TU) : Une offre de mobilité post-payée nationale avec paiement à l'usage

La Plateforme Nationale d'Interopérabilité (PNI) : Un back-office permettant la distribution de titres et la répartition des recettes

Post-paiement : permet à l'usager de payer après usage du service

Prépaiement : règlement anticipé d'un voyage avant de l'avoir effectué

Territoire pilote : les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) qui rentrent dans l'expérimentation

AOM partenaires : AOM qui adhèrent au projet titre unique et qui se mettent en ordre de marche pour intégrer les communs numériques

Propriétaire du titre (AOM) : Acteur définissant le tarif, les conditions de vente, d'usage et de contrôle du titre et l'affectation des recettes de sa vente

Titre : matérialisation d'un contrat liant le voyageur à un transporteur, sur un support physique ou de façon dématérialisée

Titre combiné : un même titre pour enchaîner les déplacements sur plusieurs réseaux

Titre avec intégration tarifaire : un titre permettant de se déplacer sur un réseau avec le titre d'un autre réseau

Solution billettique : système d'information et équipements permettant la distribution l'usage et le contrôle de titres, la collecte et la répartition des recettes liées à leur vente

Titre dématérialisé (M-Ticket) : représentation dématérialisée d'un titre sur smartphone

CB2D : code-barres 2D, format de représentation graphique d'un titre dématérialisé

NFC : protocole de communication sans contact, utilisé pour échanger les données d'un titre dématérialisé

Support (de titre) : Support physique sur lequel est hébergé un titre ou un identifiant associé à un titre; généralement une carte ou un ticket sans contact, un ticket magnétique ou papier

Trajectoire : Vision générale du projet titre unique, impliquant une progression linéaire ou une évolution dans le temps pouvant laisser de la place aux adaptions et aux changements imprévus.

Feuille de route : Plan détaillé des différentes étapes de mise en œuvre de la trajectoire du projet Titre Unique

Pictothèque & signification des symboles utilisés

Application mobile nationale de distribution de titres pré et post payés

Applications mobiles locales de distribution de titres pré et post payés

Auto-validation

Titre unique

Plateforme Nationale d'Interopérabilité

Déclaration du début du trajet

Titres occasionnels locaux dans un format normalisé

Contrôle du titre (inspection visuelle ou lecture automatisée)

Déclaration de la fin du trajet

Technologie CB2D

Geste de validation sur équipement NFC ou CB2D

Geste de pseudo-validation NFC ou CB2D

Technologie NFC

Validation Open Payment

Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES

Liberté
Égalité
Fraternité

MERCI.

Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités

NEXTENDIS CONSEIL EN INNOVATION
Talan Consulting
Cloix Mendès-Gil

Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

Liberté
Égalité
Fraternité

CONVENTION D'EXPÉRIMENTATION - PROJET TITRE UNIQUE

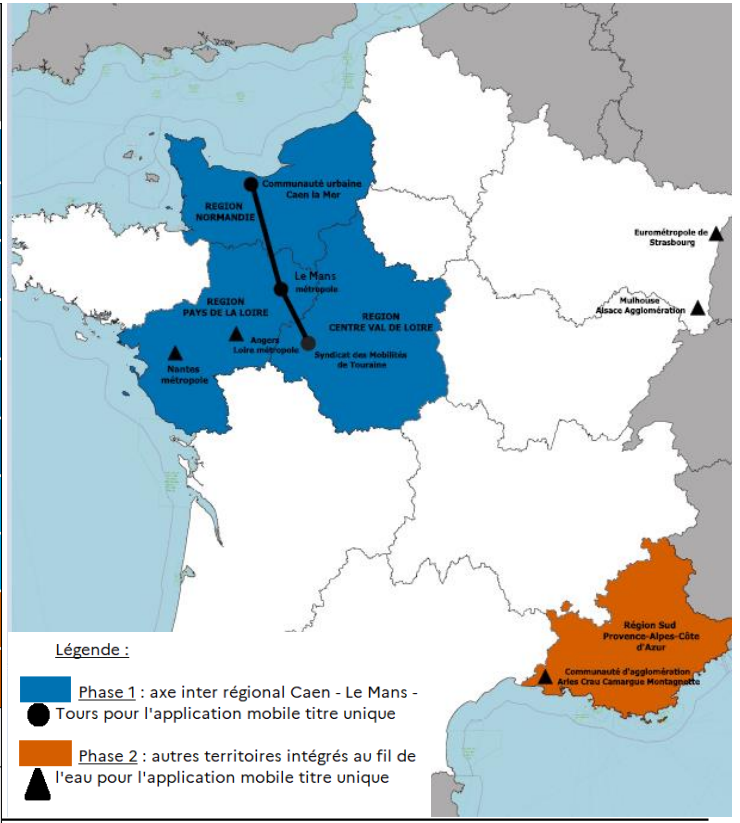
ANNEXE 2 - PRÉSENTATION DU PÉRIMÈTRE INITIAL DE L'EXPÉRIMENTATION

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

Carte des territoires partenaires et services testés en phase d'expérimentation

Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

	1ere phase		2eme phase	
Territoires	Plateforme d'interopérabilité	Souscription offre de mobilité post payée TU	Plateforme d'interopérabilité	Souscription offre de mobilité post payée TU
Région Normandie	✓	✓	✓	✓
Caen-La-Mer	✓	✓	✓	✓
Région Centre-Val-de-Loire	✓	✓	✓	✓
Syndicat des mobilités de Touraine	✓	✓	✓	✓
Région Pays-de-la-Loire	✓	✓	✓	✓
Le Mans Métropole	✓	✓	✓	✓
Angers Métropole	✓		✓	✓
Nantes Métropole	✓		✓	✓
Région Sud	✓		✓	✓
CA Arles Crau Camargue	✓		✓	✓
Mulhouse Alsace Agglomération	✓		✓	✓
Euro métropole de Strasbourg	✓		✓	✓
…. Nouveaux territoires			✓	



Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES
Liberté
Égalité
Fraternité

CONVENTION

Convention d'expérimentation - Projet Titre Unique

Annexe 3 – RACI de l'expérimentation

La présente annexe à la convention d'expérimentation du projet titre unique et plateforme nationale d'interopérabilité a pour objectif de définir les rôles et responsabilités des Parties signataires de la convention.

Le RACI suivant s'applique :

Tâches	DGITM ou son AMO	Titulaire du marché TU	AOM signataire[1]	Région Chef de file
Pilotage du marché Titre Unique	A/R		I	I
Financement de l'expérimentation et transparence financière	A/R		I	I
Réalisation de la solution TU	A	R	C/I	C/I
Fourniture des données d'entrées et attendus techniques	A	C	R	I
Gestion des évolutions du SI billettique pour mettre en œuvre l'interface souhaitée (financement, moyens humains et matériels)	A	C	R	
Signature des conventions de distribution pour délivrer des produits tarifaires ou accepter à la délivrance ses produits tarifaires sur la PNI	C/I	R	R	C/I
Communication institutionnelle DGITM	R		A si concernée	A si concernée
Communication sur le ressort territorial de l'AOM	C/I		R	C/I
Définition des indicateurs de suivi de l'expérimentation	R	I	C/I	C/I
Production des indicateurs de suivi de l'expérimentation	A/R pour les autres indicateurs	R (hors indicateurs non calculables par le Titulaire)	R[2]	C/I
Définition du régime nominal	A/R	I	A	A
Intégration d'un nouveau territoire à l'expérimentation	R		C/I	C/I
Présentation des résultats de l'expérimentation et décision du passage en régime nominal ou de l'abandon à l'issue de l'expérimentation	R	I	A	A

[1] *L'AOM signataire pourra s'appuyer sur son/ses opérateur(s) pour mettre en application le RACI.*

[2] *Pour les indicateurs qui nécessiteraient des données provenant des systèmes de l'AOM. L'AOM ou son opérateur fournit les données dont il dispose pour construire ces indicateurs. Les modalités de partage seront définies lors de la construction des indicateurs.*

NB : Ce RACI pourra être revu et complété en COPIL opérationnel.

Guide de lecture du RACI :

Responsabilité	Mnémonique	Définition
Responsable	R	Entreprend les activités concernées et les livrables associés (en réalisant lui-même ou en délégant)
Approbateur	A	Contrôle et valide la conformité des activités/travaux pouvant être soumis à approbation et des livrables associés
Contributeur	C	Contribue, est consulté, exécute une partie des activités concernées à la demande du responsable
Informé	I	Reçoit du responsable tout document nécessaire à son information

Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

Liberté
Égalité
Fraternité

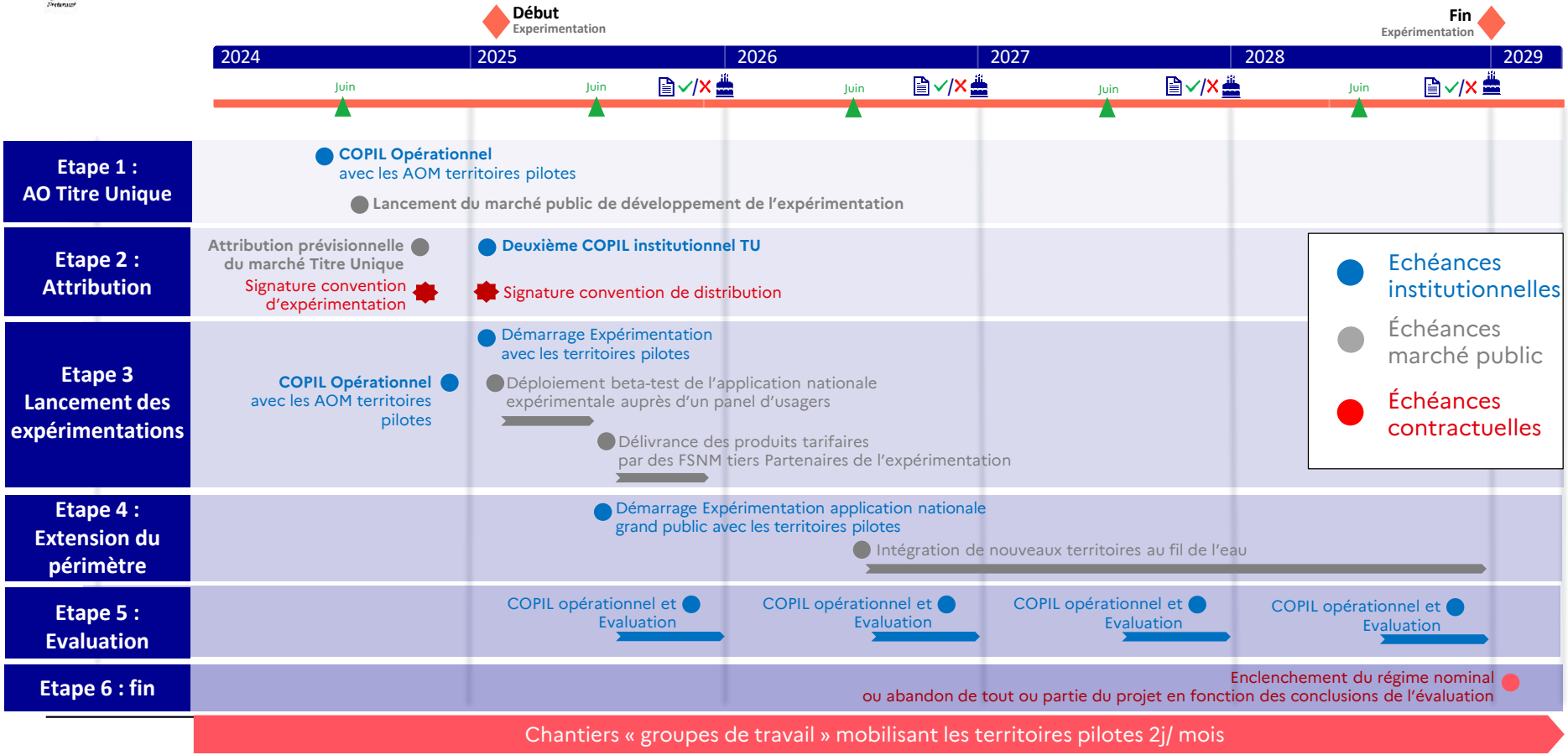
CONVENTION D'EXPÉRIMENTATION - PROJET TITRE UNIQUE

ANNEXE 4 – PLANNING DE L'EXPÉRIMENTATION

Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES

Planning de l'expérimentation



Publiée le 21 octobre 2024 sur le site Internet de Mulhouse Alsace Agglomération

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES
Liberté
Égalité
Fraternité

CONVENTION

Convention d'expérimentation - Projet Titre Unique

Annexe 5 – Evaluation de l'expérimentation

Principe d'élaboration des critères d'évaluation de l'expérimentation

La présente annexe à la convention d'expérimentation a pour objectif de déterminer les modalités d'évaluations de l'expérimentation.

L'évaluation de l'expérimentation du projet Titre Unique déterminée à partir des objectifs et de facteurs clés de succès établis pour chaque partie prenante (AOM, usagers, DGITM) au cour de l'expérimentation.

La DGITM a décliné les objectifs/facteurs clés de succès en analyses à réaliser sur les périmètres techniques et géographiques de l'expérimentation.

Les domaines/grandes thématiques concernés par ces analyses ont également été détourés.

Après signature de la convention d'expérimentation, ces éléments d'analyses seront déclinés en indicateurs mesurables à suivre.

L'ensemble des indicateurs sera partagé à l'ensemble des AOM, priorisé et détaillé pour mise en œuvre (désignation de l'indicateur, mode de calcul, fréquence, modalité de production du rapport, conception du rapport, outil pour accéder aux données).

Pour les indicateurs à produire par le Titulaire du marché, une expression de besoins sera réalisée et la réalisation sera contractualisée via un bon de commande.

					Périmètre géographique		
Partie prenante	**Objectif**	**Analyse à réaliser**	**Domaine(s) concerné(s)**	**Périmètre et source de données**	**AOM**	**Territoire[1]**	**Global**
DGITM	Disposer d'une solution Titre Unique fonctionnelle partout, en tout temps et performante	Suivi des performances de la solution TU (disponibilité, fiabilité, maintenabilité…), suivi de la performance d'exploitation et du SAV Analyse de la fraude et des contrôles	Performance SAV Maintenance Fraude	Médias TU PNI			✔
AOM	Favoriser le report modal de la voiture vers des modes de transports décarbonés	Acquisition de nouveaux usagers et analyse profil Connaissance des Origines / Destinations Augmentation des validations Analyse de l'usage des applications	Validation Base client UX/UI	Médias TU PNI Enquêtes quali / quanti	✔	✔	✔
AOM	Augmenter les recettes locales et identification d'un marché cible	Analyse des ventes par canaux (médias TU, médias FSNM) et par type de produits Analyse des paiements par canaux et des impayés	Ventes Paiements	Médias TU PNI Médias FSNM[1]	✔	✔	✔
AOM	Promouvoir l'attractivité de leur territoire en vendant des titres au-delà de leur propre réseau et auprès de nouveaux utilisateurs	Analyse des déplacements multimodaux Distribution de titres provenant d'autres réseaux, Nouveaux usagers et leurs profils Connaissance des Origines / Destinations Validation de titres via de nouveaux médias (Médias TU, médias FSNM)	Validation Ventes Base client	Médias TU PNI Médias FSNM[2]	✔	✔	✔

---

[1] *Continuité territoriale permettant une analyse des déplacements sans couture pour les usagers.*

[2] *Si les données sont disponibles et partagées*

AOM	Optimiser les coûts et investissements	Analyse des coûts d'exploitation du projet Titre Unique incluant les coûts humains des parties prenantes	Données projet	DGITM, marché, AOM et GS[3]			✔
AOM	Permettre la distribution de titres par un FSNM au sens de l'art. 28 de la LOM	Evolution du catalogue de la PNI (cartographie des produits délivrables par la PNI) Nombre de produits délivrés par des FSNM	Vente Catalogue PNI	PNI	✔	✔	✔
AOM	Avoir accès « clé en main » à une offre dématérialisée	Nombre de Gestionnaire de Services acceptant le média TU et notamment ceux n'en disposant pas auparavant.	Données projet	PNI Médias TU			✔
AOM	Mieux connaître ses usagers	Analyse des usagers et leurs profils et de leurs usages Connaissance des Origines / Destinations dans le respect du RGPD	Validation Ventes Base client	Médias TU PNI Médias FSNM[1]	✔	✔	✔
Usagers	Simplifier l'expérience d'achat et de validation de titre de transport	Analyse UX/UI des parcours clients Mesure de la satisfaction client (NPS, note sur les stores, enquêtes, taux de rétention et de conversion des utilisateurs, taux d'activation des comptes utilisateurs) Mesure de performance des campagne de communication : notoriété spontanée/assistée	Store Analyse de fréquentation des médias Autres	Retour FSNM Médias TU Enquêtes quali/quanti	✔	✔	✔
Usagers	Proposer une expérience de bout en bout de qualité	Part des déplacements multimodaux REX SAV : nbre demande, résolution de pb	Vente Validation	PNI Médias TU	✔	✔	✔

[3] *Si les données sont disponibles et partagées*

DGITM	Fédérer un grand nombre de territoire autour du projet Titre Unique	Nombre de Gestionnaires de Service et de FSNM connectés à la PNI et mesure de l'augmentation	Données projet	PNI Médias TU		✔	✔
DGITM AOM	Réussir à déployer l'expérimentation rapidement	Indicateurs de suivi du marché Titre Unique Indicateurs de suivi des risques Suivi du planning	Données projet	PNI Médias TU			✔