Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

NOUVELLE-AQUITAINE MOBILITES

Comité Syndical
Séance du 21 septembre 2026

Délibération 2026_042

L'an deux mille vingt-six, le à 10h00, le Comité Syndical de Nouvelle-Aquitaine Mobilités, légalement convoqué, s'est réuni en séance ordinaire sous la Présidence de **M. Renaud LAGRAVE**, son Président,

Convocation faite le 10 septembre 2026

Nombre de délégués en exercice : 49

Nombre de délégués présents : 34

Nombre de votants : 39

Nombre de voix : 136

Présents titulaires (32) :
Monsieur ALBERTI Christophe pour la Communauté urbaine du Grand Poitiers
Madame AUBERT Sylvie pour la Communauté urbaine du Grand Poitiers
Monsieur AYRAL Bertrand pour la Communauté d'agglomération de La Rochelle
Monsieur BOUILLEAU Thierry pour la Communauté d'agglomération du Grand Angoulême
Monsieur CHAUSSET Gérard pour Bordeaux Métropole
Madame CHEMINADE Marie-Line pour la Communauté d'agglomération de Saintes Grandes-Rives l'Agglo
Monsieur COURTURIER Michel pour la Communauté d'agglomération du Grand Villeneuvois
Monsieur CURUTCHET Cédic pour le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour
Monsieur DUCRET-DESBIEY Thierry pour la Communauté de communes Maremne Adour Côte Sud
Monsieur EMON Jacky pour la Région Nouvelle-Aquitaine
Madame FAURE Cécile pour le Syndicat Mixte Pau Béarn Pyrénées Mobilités
Madame FONTENEAU Fabienne pour la Communauté d'agglomération du Libournais
Madame FOURRIER Maud pour la Communauté d'agglomération du Grand Angoulême
Monsieur FUMEY Christophe pour le Syndicat Sud-Gironde Mobilités
Monsieur GALAND Jean, représentant du Département
Monsieur GEORGIADES Olivier pour la Communauté d'agglomération du Grand Périgueux
Monsieur GRELLIER Dany pour la Communauté d'agglomération du Bocage Bressuirais
Madame CATRIX-GUICHET Anne-Sophie pour la Communauté d'agglomération du Niortais
Monsieur IRIGOYEN Jean-Francois pour le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour
Monsieur JALBY Vincent pour Limoges Métropole
Monsieur LACHAISE Thierry pour Limoges Métropole
Monsieur LAFAGE Cédric pour la Communauté d'agglomération de La Rochelle
Monsieur LAGRAVE Renaud pour la Région Nouvelle-Aquitaine
Madame LARRIVIERE Aurélie pour la Communauté d'agglomération du Grand Dax
Madame LASSERRE Florence pour le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour
Monsieur MATTARD Hindeley pour la Communauté d'agglomération du Grand Châtellerault
Monsieur PARIS Xavier pour la Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud
Monsieur PASIERB Ludovic pour la Communauté d'agglomération du Grand Cognac
Monsieur PRADAYROL Christian pour la Communauté d'agglomération du Bassin de Brive
Monsieur QUINTANO Edouard, représentant des Communautés de Communes
Monsieur ROSSIGNOL PUECH Clément pour Bordeaux Métropole
Monsieur ROUGEOT Patrick pour la Communauté d'agglomération du Grand Guéret

Présents suppléants (2) :
Madame TAVEAU Catherine pour la Communauté d'agglomération Bergeracoise

Nouvelle-Aquitaine Mobilités
39, rue d'Armagnac
Quai 8.2 Bâtiment E.2
33800 Bordeaux

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

Madame DAMET Florence pour Bordeaux Métropole

Pouvoirs (4) :
Monsieur OXIBAR Marc pour la Région Nouvelle-Aquitaine à Renaud LAGRAVE
Monsieur MELLIER Frédéric pour la Région Nouvelle-Aquitaine à Jacky EMON
Monsieur DUPRAT Christophe pour Bordeaux Métropole à Renaud LAGRAVE
Monsieur JACOTTIN Arnaud pour le Syndicat Mixte Pau Béarn Pyrénées Mobilités à Mathieu BERGE

Absents Excusés (15) :
Monsieur AUROY-PEYTOU Thierry pour la Communauté d'agglomération Bergeracoise
Monsieur CHANTEGREIL Florian pour la Communauté d'agglomération du Grand Périgueux
Monsieur COLOMBIER Jacques pour la Région Nouvelle-Aquitaine
Monsieur COUMAT Claude pour la Communauté d'agglomération du Marsan
Monsieur DUPRAT Christophe pour Bordeaux Métropole
Monsieur JACOTTIN Arnaud pour le Syndicat Mixte Pau Béarn Pyrénées Mobilités
Madame LATOUR Fabienne pour la Communauté d'agglomération Tulle Agglo
Monsieur MACHEFE Thomas pour la Communauté d'agglomération Val de Garonne
Monsieur MARTINEZ Manuel pour la Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord
Monsieur MELLIER Frédéric pour la Région Nouvelle-Aquitaine
Monsieur PITARD Christian pour la Communauté d'agglomération Royan Atlantique
Monsieur PORTRON Didier pour la Communauté d'agglomération Rochefort Océan
Madame ROUX-LABAT Karine pour Bordeaux Métropole
Monsieur SIX Dominique pour la Communauté d'agglomération du Niortais
Monsieur TILLET Philippe pour la Communauté d'agglomération du Bassin de Brive

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

NOUVELLE-AQUITAINE MOBILITES

Comité Syndical
Séance du 21 septembre 2026
Délibération 2026_042

SEANCE DU COMITE SYNDICAL DU 21 SEPTEMBRE 2026

DELIBERATION 2026_042 : PROTOCOLE D'ACCORD RELATIF A LA GOUVERNANCE PARTAGEE DE L'INTEROPERABILITE BILLETTIQUE DU TRANSPORT CONVENTIONNE

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu l'arrêté du Préfet de la Gironde portant création du Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités,

Vu le règlement intérieur du Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités,

Vu les statuts modifiés du Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités en date du 15 décembre 2025 et validés par l'arrêté préfectoral en date du 09 février 2026,

Vu la Loi d'Orientation des Mobilités,

Vu la délibération n°2020_1207_032 de Nouvelle-Aquitaine Mobilités,

Considérant le déploiement de Modalis en Nouvelle-Aquitaine en tant que titre unique du territoire régional,

Considérant pour cela la nécessité de remplacer le système billettique SNCF par celui Modalis,

Considérant les enjeux de distribution inter-régionaux, mais également nationaux (Services Librement Organisés et Trains d'Equilibre du Territoire),

Considérant que les autres territoires régionaux s'engagent dans la même démarche que celle menée par Nouvelle-Aquitaine Mobilités,

Considérant le travail partenarial avec l'Etat et Régions de France afin de proposer une solution de bien commun national permettant de garantir la continuité de distribution aux usagers, mais également la mise en place d'un modèle économique public face à l'ouverture de la distribution aux tiers,

Considérant que l'Etat s'engage à faire bénéficier les territoires d'un investissement déjà engagé, en finançant intégralement le développement de la Plateforme Nationale d'Interopérabilité, dans le cadre du marché public SNMTU, pour les phases d'expérimentation et de passage à l'échelle,

Nouvelle-Aquitaine Mobilités
39, rue d'Armagnac
Quai 8.2 Bâtiment E.2
33800 Bordeaux

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

Considérant que le protocole prévoit également que l'État finance la construction, l'exploitation et la maintenance de la PNI jusqu'au terme du marché public, soit au plus tard le 5 décembre 2028,

Considérant qu'à l'issue de ce marché, la propriété de la plateforme a vocation à être transférée à la structure de gouvernance,

Considérant que les analyses juridiques montrent que la structure de gouvernance la plus adaptée relève d'un Groupement d'Intérêt Public,

Considérant que le GIP prévoit l'intégration des syndicats SRU régionaux à sa gouvernance,

---

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical, à l'unanimité, décide

- De valider le protocole d'accord entre l'Etat, Régions de France et les Régions joint en annexe

POUR EXTRAIT CERTIFIE CONFORME

La Secrétaire de Séance,

Fabienne FONTENEAU

Le Président,

Renaud LAGRAVE,

Le Président,

- Certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération compte-tenu de la réception en Préfecture le et de sa publication sur le site internet du Syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités le
- Informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux ou recours contentieux devant le tribunal administratif de Bordeaux dans un délai de deux mois à compter de sa réception par le représentant de l'Etat et de sa publication. Le recours gracieux doit être adressé à l'autorité signataire. Cette démarche prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les deux mois suivant la réponse de l'autorité signataire. L'absence de réponse à l'issue des 2 mois vaudra refus implicite et fera à nouveau courir le délai de recours contentieux. Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr

Nouvelle-Aquitaine Mobilités
39, rue d'Armagnac
Quai 8.2 Bâtiment E.2
33800 Bordeaux

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités

JUIN 2026

Protocole d'accord entre l'État, Régions de France et les Régions

Relatif à la gouvernance partagée de l'interopérabilité billettique du transport conventionné

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

Sommaire

1. Préambule 7
1.1. Contexte 7
1.2. Pourquoi une action commune est nécessaire 8
1.2.1. La fragmentation structurelle de la distribution issue de l'ouverture à la concurrence 8
1.2.2. Une défaillance de marché que le secteur privé ne résoudra pas 8
1.2.3. Ni l'État seul, ni les régions seules : une responsabilité partagée 9
1.2.4. Une fenêtre d'opportunité à saisir 9
2. Dispositions générales 11
2.1. Objet du protocole d'accord 11
2.2. Entrée en vigueur et durée 11
2.3. Adhésion de nouvelles Parties 11
2.4. Retrait d'une Partie 12
3. Périmètre de la Structure de gouvernance 12
3.1. Distribution et accès à l'offre : 13
3.2. Normalisation et standards : 13
3.3. Harmonisation du parcours usager : 13
3.4. Gestion de la Plateforme nationale d'interopérabilité 13
3.5. Gestion du référentiel national d'interopérabilité 14
4. Organisation et mise en place de la Structure de gouvernance 15
4.1. Membres 15
4.2. Forme juridique 15
4.3. Calendrier prévisionnel de création 15
5. Financement 16
5.1. Apport de l'État 16
5.2. Principes de financement de la Structure de gouvernance 17
5.2.1. Pour les Membres 17
5.3. Pour les tiers à la Structure de gouvernance 18
6. Pilotage des travaux préparatoires 18
6.1. Comité de gouvernance 18
6.2. Comité de pilotage 19
6.3. Groupes de travail opérationnel 20
7. Engagement des Parties 21
7.1. Engagements de l'État 21
7.2. Engagements de Régions de France 21
7.3. Engagements de chaque région signataire 22

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

8. Dispositions complémentaires 22
8.1. Confidentialité 22
8.2. Droit applicable et règlement des litiges 23
8.3. Modification du Protocole d'accord 23
8.4. Portée juridique du protocole d'accord 23

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

Identifications des Parties

L'État, représenté par la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), placée sous l'autorité du ministre des transports, dont le siège est situé à la Tour Séquoia, 1 Place Carpeaux, 92 800 Puteaux, représentée par son directeur général Rodolphe GINTZ ;

Régions de France, association régie par la loi du 1er juillet 1901, dont le siège est situé au 282 boulevard Saint-Germain, 75 007 Paris, représentée par son délégué général, Frédéric POTIER ;

Chaque région signataire, représenté(e) par son président ou sa présidente de conseil régional ou son représentant dûment habilité ;

Chaque syndicat mixte SRU dont est membre une région signataire, représenté par son président ou sa présidente ;

Chaque syndicat mixte, représenté par son président ou sa présidente ;

Ci-après désignées individuellement « la Partie » et collectivement « les Parties ».

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

Visas

Vu le code des transports ;

Vu la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;

Vu la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM), notamment ses dispositions relatives aux services d'information et de billettique multimodales ;

Vu la feuille de route signée le 16 février 2026 entre l'État et Régions de France relative à la mise en place de solutions d'interopérabilité billettique du transport conventionné ;

Vu les résultats de la phase d'expérimentation de la plateforme nationale d'interopérabilité conduite depuis 2023 avec la participation de plusieurs régions et syndicats mixtes ;

Vu [intégrer les références des délibérations des régions et syndicats mixtes autorisant la signature de ce protocole d'accord]

Considérant la nécessité d'établir une gouvernance partagée pour assurer la continuité du service aux voyageurs dans le contexte de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire conventionné de voyageurs avec l'appui d'un équipement de distribution interopérable ;

Considérant la volonté commune des Parties de définir les conditions d'une coopération pérenne autour des outils d'interopérabilité billettique nationaux.

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

Abréviations

Acronyme	Définition
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité au sens du Code des transports
CB2D	Code-barre 2D
COPIL	Comité de pilotage opérationnel
CODIR	Comité de gouvernance
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
FSNM	Fournisseur de service numérique multimodal
GIE	Groupement d'intérêt économique
GIP	Groupement d'intérêt public
GS	Gestionnaire de service
GT	Groupe de travail
LOM	Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités
OSDM	Open Sales and Distribution Model (standard européen de distribution ferroviaire)
PNI	Plateforme nationale d'interopérabilité
RdF	Régions de France
SAV	Service après-vente
SIBR	Système d'information billettique régional
SNM	Service numérique multimodal
SNMTU	Service numérique multimodal Titre Unique
SNV	Service numérique de vente
TER	Transport express régional
TET	Train d'équilibre du territoire
TU	Titre unique

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

Définitions

Terme	Définition
Bénéficiaire	Personne morale qui reçoit les recettes issues de la vente de titres de transport. Il peut s'agir de l'AOM ou de son exploitant dans le cadre du transport conventionné, ou du gestionnaire de service dans les autres cas.
Distributeur	Entité qui assure la vente et/ou la délivrance de produits tarifaires avec l'appui ou non d'un service numérique auprès de toute personne souhaitant réaliser un voyage
Membre	Personne morale membre de la Structure de gouvernance, qu'elle soit ou non Partie au présent Protocole d'accord.
Nouvelle Partie	Partie qui n'était pas signataire initiale du présent Protocole d'accord et qui y a adhéré postérieurement à son entrée en vigueur.
Partie	Signataire du présent Protocole d'accord
Protocole d'accord	Le présent document et ses annexes
Structure de gouvernance	Structure juridique dont la création est envisagée par les Parties, dont l'objet, la composition et les modalités de fonctionnement sont définis par le présent Protocole d'accord.

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

1. Préambule

1.1. Contexte

Les régions sont au cœur d'une transformation des conditions de distribution des titres de transport conventionné. Depuis l'entrée en vigueur de la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 et l'ouverture progressive à la concurrence, la majorité des régions – ainsi que l'État pour les trains d'équilibre du territoire (TET) – a engagé le développement de leur propre système d'information billettique régional (SIBR) et de leur MaaS régional, conçus en cohérence avec ses exploitants, ses offres tarifaires et à sa politique de mobilité. Ces investissements, rendus nécessaires par l'ouverture à la concurrence, afin de garantir une équité de traitement des exploitants, sont conduits au titre de la compétence régionale sur les TER et du rôle de chef de fil de l'intermodalité et traduisent une ambition partagée : offrir aux voyageurs une expérience d'achat homogène, fluide et multimodale.

Cette évolution du marché dont l'objectif est d'enrichir l'offre de transport aux voyageurs entraîne néanmoins des défis complexes pour les régions qui doivent trouver les solutions et outils adaptés pour faciliter les déplacements interrégionaux.

Au-delà de la garantie d'une interrégionalité fondamentale pour garantir à l'usager un voyage sans couture, la relation à l'usager doit être pensée pour assurer au mieux l'information, la distribution et la relation clientèle. L'ouverture à la concurrence ne doit pas compromettre ce socle indispensable au parcours usager. En particulier, la mise en œuvre du droit des voyageurs en correspondance, la diffusion d'une information voyageurs de qualité ou encore la capacité pour les régions et pour l'Etat, autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire, de distribuer mutuellement leurs produits tarifaires demeurent des enjeux que les systèmes de distribution en cours de développement ne pourront pas, à date, pleinement résoudre.

Dès lors qu'un voyageur traverse plusieurs régions – ce que font quotidiennement [À COMPLÉTER : volume annuel de trajets interrégionaux concernés] voyageurs chaque jour – il se heurte à une réalité que les investissements régionaux isolés ne peuvent entièrement résoudre : l'absence d'interlocuteur commun et de garantie de continuité de service d'un réseau à l'autre.

Le projet Titre Unique, porté depuis 2023 par la DGITM en partenariat avec les régions pionnières, apporte une réponse à ce défi. Il ne vise pas à se substituer aux systèmes régionaux existants ou en cours d'élaboration, ni à empiéter sur l'autonomie tarifaire des régions, mais à fédérer l'État et les régions autour d'un cadre partagé. Il repose sur deux démarches complémentaires :

- le développement d'une Plateforme nationale d'interopérabilité (PNI), point d'accès centralisé pour la distribution de titres de transport multimodaux et interterritoriaux ;
- la construction d'un référentiel national d'interopérabilité, destiné à harmoniser les formats, les nomenclatures et les standards d'échange entre systèmes régionaux et étatique.

La DGITM finance intégralement le développement de ces outils dans le cadre d'un 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. Ce marché inclut la plateforme nationale d'interopérabilité.

Plusieurs régions et syndicats mixtes ont participé à une phase d'expérimentation de la PNI et de ses fonctionnalités. Les enseignements qui en ont été tirés ont alimenté les présents travaux préparatoires.

Dans ce contexte, l'État, représenté par la DGITM, et les régions, représentées par Régions de France, ont signé le 16 février 2026 une feuille de route actant leur volonté de travailler ensemble à la mise en place de solutions d'interopérabilité garantissant aux usagers un accès simple et unifié à l'offre de transport conventionné, quel que soit leur territoire de départ ou d'arrivée. Cette feuille de route mandate expressément trois chantiers : le cadrage fonctionnel de la PNI, l'examen des scénarios de mise en œuvre incluant la période de transition avec, concomitamment à la PNI, les outils existants de SNCF Voyageurs, et la définition de la gouvernance et du modèle économique de la structure commune envisagée.

1.2. Pourquoi une action commune est nécessaire

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

1.2.1. *La fragmentation structurelle de la distribution issue de l'ouverture à la concurrence*

Pendant plusieurs décennies, SNCF Voyageurs a assuré de façon centralisée la distribution de l'ensemble des titres ferroviaires conventionnés sur le territoire national. L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs et la décentralisation des responsabilités en matière de distribution mettent fin à cette organisation unifiée. Chaque région – et l'État pour les TET – développe désormais son propre système d'information billettique régional (SIBR).

Cette autonomie est légitime et répond à la logique d'ouverture au marché de la distribution portée par la LOM.

Elle fait néanmoins peser un risque structurel de fragmentation qui, faute de réponse coordonnée, porterait atteinte à la continuité du service rendu aux voyageurs. Un usager souhaitant effectuer un trajet Bordeaux-Carcassonne, par exemple, empruntant les réseaux TER Nouvelle-Aquitaine et TER Occitanie, ne trouvera pas spontanément d'interlocuteur unique pour acheter son billet, modifier sa réservation ou faire valoir ses droits en cas de perturbation. Ce constat révèle un besoin systémique sur les trajets auquel aucun acteur, pris isolément ne peut répondre.

Au-delà des difficultés d'accès à l'achat de titres de transport, cette situation présente un risque réputationnel pour les régions. Lorsqu'un voyageur se heurte à l'impossibilité de valider un titre de transport non reconnu par les agents ou les équipements de contrôle, à un refus de remboursement opposé par un opérateur qui s'estime non responsable, ou encore à une correspondance manquée sans solution de réacheminement, c'est en premier lieu l'autorité organisatrice de la mobilité – et singulièrement la région pour les TER – qui est tenue pour responsables à ses yeux.

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire justifie une organisation rapide du service après-vente et des réclamations de voyageurs dans l'optique d'assurer le plein effet du billet direct et des correspondances garanties, permettant un voyage sans couture et un système cohérent et accessible de traitement des réclamations des voyageurs.

1.2.2. *Une défaillance de marché que le secteur privé ne résoudra pas*

La distribution des titres de transport ferroviaire conventionné génère des marges unitaires très faibles. Aucun acteur privé n'a d'incitation économique suffisante pour construire et maintenir, à ses seuls frais, une infrastructure commune d'orchestration interrégionale au service de l'ensemble des autorités organisatrices. Cette situation constitue une défaillance de marché au sens classique du terme : la valeur sociale du service – assurer la continuité du parcours voyageur sur l'ensemble du territoire – excède la valeur marchande qu'un opérateur privé pourrait en extraire.

Cette réalité est confirmée par les données du secteur. La France compte environ 700 autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et près de 200 systèmes billettiques distincts. Aucun acteur de marché ne dispose à la fois des moyens techniques, de la légitimité institutionnelle et de l'intérêt économique pour agréger l'ensemble de ces systèmes dans une infrastructure d'interopérabilité nationale. Seule une gouvernance mutualisée associant l'État et les régions peut créer les briques communes nécessaires, selon une logique d'investissement collectif dans un bien d'infrastructure partagé.

1.2.3. *Ni l'État seul, ni les régions seules : une responsabilité partagée*

L'État dispose de la PNI et assure, en tant qu'autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire (TET), la cohérence de l'offre ferroviaire nationale. L'intégration de ces services dans une offre intermodale d'ensemble constitue une priorité de politique publique, mais elle ne peut aboutir sans l'adhésion active des régions et leur coopération dans la mise en œuvre des standards d'interopérabilité.

Les régions occupent une position centrale et irremplaçable à double titre.

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

Elles exercent d'abord un rôle de chef de file des mobilités à l'échelle intrarégionale : il leur revient de fédérer les autorités organisatrices de la mobilité locales – compétentes pour les réseaux urbains, autour de standards communs d'information voyageurs, de billettique et d'échange de données. Sans cette coordination régionale de premier niveau, la cohérence du parcours voyageur à l'intérieur d'une même région ne peut être garantie. La totalité des systèmes de distribution régionaux en cours de développement a–pour cœur de projet une articulation largement améliorée entre les services proposés par les AOM urbaines et l'AOM régionale, routiers comme ferroviaires, gage d'une meilleure lisibilité pour les utilisateurs finaux.

Elles sont ensuite les seules à maîtriser leurs systèmes d'information billettiques, la relation contractuelle avec leurs exploitants ferroviaires, routiers, voire même maritimes, pour certaines d'entre elles, ainsi que la définition de leurs offres tarifaires. A ce titre, elles constituent le maillon indispensable entre l'infrastructure nationale portée par l'État et les réseaux locaux dont elles ont la charge. Leur compétence trouve cependant sa limite naturelle aux frontières de leur territoire : les trajets interrégionaux, par définition, font l'objet d'une responsabilité partagée.

Parce qu'aucune région, agissant seule, ne peut garantir la continuité de l'expérience voyageur au-delà de ses frontières, l'articulation de ses compétences avec celles de l'État n'est pas un choix d'opportunité : elle est le fondement même d'une gouvernance partagée.

1.2.4. Une fenêtre d'opportunité à saisir

Certains systèmes d'information billettiques régionaux sont aujourd'hui en cours de construction ; d'autres font l'objet de cahiers des charges en cours de rédaction. Les standards techniques arrêtés à ce stade décisif structureront l'architecture de l'interopérabilité nationale pour la prochaine décennie. C'est donc maintenant, et non après coup, qu'il convient d'assurer la cohérence de l'ensemble : toute divergence actée aujourd'hui se traduira demain par un coût de convergence supplémentaire pour la puissance publique et, en définitive, pour les usagers.

Cela induit d'abord un surcoût direct pour les régions et l'État : intégrer des standards d'interopérabilité dans un SIBR déjà déployé représente un effort technique et financier supérieur avec celui qu'aurait exigé leur prise en compte dès la phase de conception. Le second coût est d'ordre systémique : sans infrastructure commune, chaque région et l'État devront, pour atteindre leurs partenaires distributeurs financer autant de connexions qu'ils auront d'interlocuteurs – un maillage de liens bilatéraux là où une infrastructure centrale n'en exigerait qu'un seul.

La période courant jusqu'en 2033, date à laquelle l'ensemble des lots de transport ferroviaire conventionné devront avoir été attribués, constitue une phase de transition décisive. Les outils communs appelés à structurer le nouveau paysage devront y coexister et s'articuler avec les systèmes de distribution historiques de SNCF Voyageurs, qui continuent d'assurer une part significative de la distribution ferroviaire durant cette période.

C'est dans cette fenêtre que les choix structurants d'interopérabilité doivent être opérés : laisser cette transition s'accomplir sans cadre commun, c'est prendre le risque de devoir se pérenniser une fragmentation coûteuse, préjudiciable à la compétitivité du transport collectif face à l'offre automobile.

En s'engageant dès maintenant dans une gouvernance partagée, les régions et l'État se donnent également accès à des recettes et des services aujourd'hui hors de portée. La PNI ouvre en effet la possibilité de vendre, depuis n'importe quel canal connecté et dans des conditions équitables et transparentes, de titres interrégionaux, et à terme, des produits multimodaux combinant TER, TET et réseaux urbains. Ces flux de distribution, que l'absence d'infrastructure commune condamne aujourd'hui à rester inexploités, constituent un gisement de recettes supplémentaires pour chaque région qui y sera connectée. Au-delà des recettes, la connexion à la PNI donnera à terme aux régions la capacité d'enrichir les niveaux de service qu'ils sont en mesure de proposer à leurs voyageurs depuis leurs médias de distribution.

En outre, la PNI apparaît comme un système back-office pertinent pour assurer demain une permanence de la distribution physique dans les gares et les lieux publics. En effet, la distribution physique comme les guichets en gare assurée par des opérateurs de transport, des distributeurs ou des autorités organisatrices pourra bénéficier d'un accès à une offre nationale de transports, permettant de mutualiser les emplacements en gare, de garantir une vente d'un large spectre de produits tarifaires à l'ensemble des publics souhaitant acheter, modifier ou

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

annuler leurs produits directement par voie physique. La PNI apparaît comme un outil pertinent pour devenir demain un agrégateur d'offres (y compris des entreprises SLO volontaires), permettant aux Régions ou FSNM qui le souhaitent de distribuer largement ces produits par voie digitale ou physique.

L'émergence de la PNI permettra également de maintenir des conditions d'accès efficaces au marché de la distribution pour l'ensemble des FSNM privés, qui n'auraient pas besoin de s'interfacer avec chacun des systèmes régionaux et étatiques en direct mais via un unique intégrateur. Ceci est directement dans l'intérêt des autorités organisatrices de la mobilité puisqu'une présence de plusieurs opérateurs de distribution permet de maintenir une forte visibilité de l'offre de transport public et de garantir un climat concurrentiel sur le marché de la distribution, permettant de stimuler l'innovation et de maintenir des conditions de distribution raisonnables.

Convaincues de la nécessité d'agir de concert, les Parties s'engagent à conduire conjointement les travaux préparatoires nécessaires à l'institution d'une structure de gouvernance partagée de l'interopérabilité billettique du transport conventionné. Elles en définiront collectivement les missions, la forme juridique, le modèle économique et les modalités de fonctionnement.

Tel est l'objet du présent protocole d'accord.

2. Dispositions générales

2.1. Objet du protocole d'accord

Le Protocole d'accord a pour objet de définir les caractéristiques principales de la Structure de gouvernance que les Parties envisagent de créer en vue d'assurer la gouvernance partagée de l'interopérabilité billettique du transport conventionné.

Il organise la phase de préfiguration de cette Structure : il détermine l'organisation transitoire mise en place entre les Parties jusqu'à la création effective de la Structure de gouvernance, les travaux préparatoires à conduire ainsi que les engagements réciproques des Parties pendant cette période préparatoire.

Le Protocole d'accord constitue un cadre politique et de travail de partagé. Il n'emporte, par lui-même, ni création de la Structure de gouvernance, ni adhésion des Parties à celle-ci, ni engagement financier. L'adhésion de chaque Partie à la Structure de gouvernance procédera d'une décision distincte, prise dans les conditions définies à la section 4 et formalisée par la signature de ses actes constitutifs.

2.2. Entrée en vigueur et durée

Le Protocole d'accord entre en vigueur à la date de la dernière notification par la DGITM à l'ensemble des autres Parties de la réception de leur exemplaire signé.

Il prend fin à la date de création de la Structure de gouvernance et, au plus tard, le31 décembre 2027. À cette échéance, les Parties se concertent, au sein du Comité de gouvernance, sur l'opportunité de proroger le Protocole d'accord par voie d'avenant si la création de la Structure de gouvernance n'est pas encore intervenue.

À l'expiration du Protocole d'accord, les obligations de confidentialité visées à la section 8.1 demeurent en vigueur pour une durée de cinq (5) ans.

2.3. Adhésion de nouvelles Parties

Toute région dont le conseil régional l'a décidé, ou tout syndicat mixte dont une région est membre et dont les statuts incluent expressément des missions de définition et de mise en place d'un schéma ou d'un système de distribution de titres de transport ou d'une tarification coordonnée, peut devenir Partie au Protocole d'accord, sous réserve de ne pas en avoir été signataire initial.

L'entité candidate adresse une demande d'adhésion formelle à la DGITM et à Régions de France. Cette demande est portée à la connaissance du Comité de gouvernance visé à la section 6.1, qui peut formuler des observations dans un délai de trente (30) jours. À défaut d'observations dans ce délai, l'adhésion est réputée acceptée.

La Nouvelle Partie transmet le Protocole d'accord signé à la DGITM, qui le notifie à l'ensemble des autres Parties.

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

Le Protocole d'accord est applicable à la Nouvelle Partie à compter de la date de cette notification.

L'adhésion au présent Protocole d'accord est sans incidence sur la qualité de membre de la Structure de gouvernance : elle emporte participation aux travaux de préfiguration, mais non adhésion à la Structure, qui demeure subordonnée à la signature des actes constitutifs dans les conditions prévues à la section 4.

Les travaux de préfiguration examinent les conditions d'adhésion à la Structure de gouvernance de membres rejoignant celle-ci postérieurement à sa création, notamment l'opportunité d'un droit d'entrée tenant compte de la valeur des actifs déjà constitués au bénéfice de l'ensemble des membres. Ces conditions seront arrêtées par les actes constitutifs.

2.4. Retrait d'une Partie

Toute Partie peut se retirer du Protocole d'accord sous réserve de notifier son intention par courrier recommandé avec accusé de réception adressé à la DGITM et à Régions de France, avec un préavis minimum de trois (3) mois.

Le retrait d'une Partie prend effet à l'expiration du délai de préavis. Il ne libère pas la Partie retirante des obligations souscrites antérieurement à la date d'effet du retrait.

Le retrait d'une Partie est notifié par la DGITM à l'ensemble des autres Parties dans un délai de quinze (15) jours à compter de la réception de la notification. Il fait l'objet d'un échange entre les Parties dans le cadre du comité de gouvernance visé à la section 6.1.

Les travaux de préfiguration définissent les conditions de retrait d'un membre de la Structure de gouvernance. Compte tenu de l'incidence d'un retrait sur la clé de répartition des contributions et sur la continuité du service, ces conditions prévoient notamment un préavis, une période de discussion préalable obligatoire formalisée par une convention de retrait, le maintien de la contribution due au titre de l'exercice en cours, ainsi que les modalités applicables à défaut d'accord. L'existence d'un seuil minimal de membres et ses conséquences sont examinées dans ce cadre.

3. Périmètre de la Structure de gouvernance

La Structure de gouvernance envisagée aurait pour missions d'organiser et de piloter, pour le compte de ses Membres, la :

3.1. Distribution et accès à l'offre :

- assurer la mise en œuvre de la distribution des titres de transport de l'ensemble de ses Membres auprès de tout Distributeur intéressé ;
- simplifier la relation contractuelle entre les Distributeurs et les Membres de la Structure de gouvernance pour la distribution des titres de transport ;
- conclure des accords-cadres avec les gestionnaires de services non-membres de la Structure de gouvernance, afin de permettre la distribution des titres de transport par l'intermédiaire de la PNI.

3.2. Normalisation et standards :

- promouvoir l'usage de titres de transport dans des formats normalisés afin d'en faciliter la distribution et la validation sur les différents équipements billettiques ;
- définir les bonnes pratiques en matière de publication et de mise à disposition des données liées à la mobilité : plan de transport, inventaire tarifaire et information voyageurs.

3.3. Harmonisation du parcours usager :

- animer les réflexions sur l'harmonisation des règles de calcul tarifaire pour les trajets ferroviaires interrégionaux ;

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

- étudier les conditions d'une centralisation de la gestion des indemnisations par les entreprises ferroviaires dues aux usagers en cas de situation perturbée ou de service annulé, dans le cadre d'une prestation de services proposée par la PNI à ces entreprises ;
- définir les règles et les modalités de reversement des recettes entre Distributeurs et Bénéficiaires.

S'agissant du reversement des recettes, les travaux de préfiguration privilégient, dans un premier temps, un positionnement de la Plateforme nationale d'interopérabilité comme tiers de confiance : la Plateforme produit les données de comptabilisation et les clés de répartition, sans assurer le reversement direct des recettes entre les Bénéficiaires.

3.4. Gestion de la Plateforme nationale d'interopérabilité

La PNI constitue le point de connexion centralisé entre les canaux de distribution – applications régionales, revendeurs privés, guichets et distributeurs automatiques – et les systèmes d'inventaire billettique ferroviaire régionaux et nationaux. Elle assure trois fonctions essentielles :

- La distribution de titres de transport normalisés, accessibles à tout Distributeur intéressé dans le respect des conditions contractuelles définies par la Structure de gouvernance ;
- L'orchestration de la distribution ferroviaire, avec un rôle d'intermédiaire unique entre les systèmes billettiques régionaux et les canaux de vente, pour les TER, ainsi que pour les TET dans les conditions définies avec l'État ;
- La production des données de comptabilisation des recettes, permettant à chaque Distributeur et à chaque Bénéficiaire de disposer des éléments nécessaires à la connaissance précise des montants qui leur sont dus ou qu'ils doivent reverser.

Pendant la période 2026-2033, la PNI a vocation à coexister avec les systèmes de distribution existants de SNCF Voyageurs. Les modalités d'articulation entre ces outils, notamment les conditions dans lesquelles la PNI se substitue progressivement aux fonctions assurées par les systèmes historiques, sont définies par le Groupe de travail « Coordination ferroviaire » visé à la section 6.3, dans le cadre d'une feuille de route technique approuvée par le Comité de pilotage opérationnel.

Les travaux de préfiguration prennent en compte l'évolution du cadre réglementaire européen relatif à la distribution des titres ferroviaires, notamment les obligations attachées au billet unique et l'éventuelle reconnaissance d'une catégorie d'« intermédiaire » de distribution, afin d'anticiper le positionnement futur de la Plateforme nationale d'interopérabilité et de la Structure de gouvernance dans la chaîne de distribution.

Les modalités de contractualisation et de financement des coûts de la PNI ainsi que la gestion des flux financiers entre la Structure de gouvernance, les Distributeurs et les Bénéficiaires – avec l'intervention éventuelle d'un système tiers – font l'objet de travaux spécifiques conduits par le Groupe de travail « Modèle économique et contractuel ». Ces travaux donnent lieu à une proposition de principe soumise à l'approbation du Comité de gouvernance au plus tard quatre (4) mois après l'entrée en vigueur du présent Protocole d'accord.

3.5. Gestion du référentiel national d'interopérabilité

En complément de la mise en œuvre et de la gestion de la PNI, la Structure de gouvernance met en place et maintient un référentiel national d'interopérabilité, destiné à harmoniser les formats, les nomenclatures et les standards d'échange entre systèmes billettiques régionaux, ainsi qu'à clarifier les responsabilités partagées entre les Membres de la Structure de gouvernance dans la production de ces éléments.

Ce référentiel couvre notamment :

- les déclinaisons nécessaires des standards et normes pour les titres à portée nationale, en particulier la description fonctionnelle et les instanciations CB2D (modalités d'encodage) pour ces titres ;
- les descriptions au format normalisé NeTEx (Network Timetable Exchange) des titres à portée nationale pour la publication des inventaires tarifaires pour les titres concernés ;

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

- les déclinaisons des normes et standards à utiliser pour les échanges entre systèmes de distribution et d'inventaire en vue de distribuer des titres ferroviaires, en particulier la norme intermod, le standard OSDM (Open Sales and Distribution Model) et les évolutions à venir de ces normes et standards impactées par les travaux européens EUDIT ;
- les nomenclatures partagées relatives aux identifiants de points d'arrêt, aux codes opérateurs et aux structures tarifaires mises en œuvre par les points précédents ;
- l'organisation entre les Membres de la Structure de gouvernance pour la production et la mise à disposition des plans de transport et des inventaires tarifaires.

Le référentiel national d'interopérabilité est accessible à l'ensemble des Membres de la Structure de gouvernance, ainsi qu'aux tiers dont l'activité contribue à l'interopérabilité du transport collectif national, selon des conditions d'accès définies par la Structure de gouvernance.

4. Organisation et mise en place de la Structure de gouvernance

4.1. Membres

Au stade du Protocole d'accord, les Membres envisagés de la Structure de gouvernance ayant une voix délibérative seront :

- l'État ;
- les Régions ;
- les syndicats mixtes dont une région est membre et ayant notamment pour mission la définition et la mise en place d'un schéma ou d'un système de distribution de titres de transport ou d'une tarification coordonnée permettant la délivrance de titres de transport uniques ou unifiés.

Les actes constitutifs de la Structure de gouvernance pourront prévoir l'adhésion d'autres personnes morales avec voix délibérative, sous réserve de l'accord de l'ensemble des Membres délibérants existants.

Le ou les organes délibérants de la Structure de gouvernance pourront consulter, à titre consultatif et sans voix délibérative, sans droits statutaires ni obligations de contribution d'autres entités comme :

- Régions de France (RdF) ;
- le Groupement des autorités responsables de transport (GART) ;
- l'Union des transporteurs publics et ferroviaires (UTPF) ;
- la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT).

4.2. Forme juridique

Compte tenu de la composition de la Structure de gouvernance, de la nature publique de la majorité de ses Membres délibérants et de ses missions d'intérêt général, le recours à un groupement d'intérêt public (GIP) constitue l'orientation retenue par les Parties à l'issue des travaux préparatoires. Les autres formes juridiques envisagées n'ont pas été écartées par principe, mais le GIP est seul approfondi dans le cadre de la préfiguration, sauf élément nouveau soumis au Comité de gouvernance. Cette forme juridique présente en effet l'avantage de permettre l'association de personnes morales de droit public – État et collectivités territoriales – dans le respect des règles de la commande publique, tout en offrant une personnalité juridique propre et une capacité à gérer des services et des outils numériques pour le compte de ses membres.

4.3. Calendrier prévisionnel de création

Les Parties se fixent pour objectif la création de la Structure de gouvernance à l'horizon de la mi-2027.

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

En amont de la création de la Structure de gouvernance, les Parties peuvent constituer une équipe de préfiguration chargée de préparer le démarrage effectif de ses activités et de ses missions. Cette équipe, qui peut revêtir une composition collective, est mise en place par voie de mise à disposition de personnel par une ou plusieurs Parties, l'État et son assistance à maîtrise d'ouvrage pouvant y contribuer afin d'amorcer la dynamique. Dépourvue de personnalité juridique propre et agissant sous l'égide des Parties sans engager la Structure de gouvernance, elle a notamment pour mission de préparer le vote du budget initial, la convocation de la première assemblée générale, le dimensionnement de l'équipe permanente ainsi que l'anticipation des procédures de passation des marchés nécessaires à la continuité de l'exploitation et au développement de la Plateforme nationale d'interopérabilité. Les modalités de portage de cette équipe, en particulier la prise en charge des premiers recrutements et de la trésorerie nécessaire à son fonctionnement, sont arrêtées dans le cadre des travaux de préfiguration.

La création de la Structure de gouvernance ne donne pas lieu à la constitution d'une structure inactive. Dès la signature de ses actes constitutifs et la mise en place de ses instances, la Structure procède au vote de son budget, à la constitution d'une équipe, même restreinte, le cas échéant par voie de mise à disposition de personnel par ses membres, et au démarrage de ses activités de gouvernance et de passation des marchés nécessaires à la poursuite de l'exploitation et du développement de la Plateforme nationale d'interopérabilité.

Étape	Échéance
Détermination des modalités d'organisation et de fonctionnement	Juin 2026
Validation des principes du modèle économique	Juillet 2026
Élaboration des documents constitutifs	Septembre 2026
Validation des documents constitutifs	Octobre 2026
Délibération des Conseils régionaux et des syndicats mixtes SRU	Novembre 2026 – Février 2027
Création de la Structure de gouvernance	juin 2027

Ce calendrier revêt un caractère prévisionnel. Toute modification significative est soumise à l'approbation du Comité de gouvernance.

5. Financement

5.1. Apport de l'État

L'État met à disposition ou cède la PNI à la Structure de gouvernance, dans des conditions définies par les actes constitutifs de cette dernière. Cette mise à disposition ou cession inclut les droits de propriété intellectuelle afférents aux développements réalisés dans le cadre du marché public mentionné au préambule, dans les limites autorisées par le droit de la commande publique.

L'État finance intégralement la construction, l'exploitation et la maintenance de la Plateforme nationale d'interopérabilité jusqu'au terme du marché public SNMTU, soit au plus tard le 5 décembre 2028. À l'issue de ce marché, la propriété de la Plateforme est transférée à la Structure de gouvernance, qui en assure la responsabilité.

La valeur de cet apport est prise en compte dans la détermination de la contribution future de l'État au budget de la Structure de gouvernance. Les travaux de préfiguration en précisent les modalités, notamment la durée et le niveau d'une éventuelle exemption ou minoration de contribution liée à cet investissement initial, étant entendu qu'une cession dépourvue de toute contrepartie serait susceptible d'être qualifiée de libéralité.

Les travaux de préfiguration organisent les conditions du transfert, notamment le périmètre fonctionnel et le niveau d'achèvement de la Plateforme à l'issue du marché, ainsi qu'une phase de réversibilité permettant à la Structure de gouvernance de passer un nouveau marché pour l'exploitation et les développements ultérieurs.

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

5.2. Principes de financement de la Structure de gouvernance

Les Parties conviennent de définir, dans le cadre des travaux préparatoires, les modalités de calcul des coûts d'accès à la PNI par les Distributeurs, qu'il s'agisse de Membres ou non de la Structure de gouvernance. Ces modalités distinguent :

- les coûts d'interfaçage technique initiaux, liés à la mise en conformité des systèmes tiers avec les standards de la PNI ;
- les coûts récurrents d'utilisation, liés au volume de transactions traitées via la PNI.

Le modèle de financement de la Structure de gouvernance distingue :

- les dépenses d'investissement et les coûts de structure de la Structure de gouvernance, financés par les contributions de ses Membres ;
- les coûts de fonctionnement opérationnel de la Plateforme nationale d'interopérabilité, financés par des frais d'usage facturés à ses utilisateurs, qu'ils soient ou non Membres de la Structure.

L'adhésion à la Structure de gouvernance emporte contribution, indépendamment du niveau d'utilisation effective de la Plateforme nationale d'interopérabilité par le Membre concerné. Une logique d'adhésion modulée selon le seul usage n'est pas retenue.

5.2.1. Pour les Membres

Seuls les Membres à voix délibérative contribueraient au financement de la Structure de gouvernance.

Les règles de calcul de ces contributions visent à répondre aux principes directeurs suivants :

- **Principe d'équité** : la contribution est calculée en fonction de différents critères et non le seul volume de titres distribués, afin de ne pas pénaliser certaines Régions ;
- **Principe de transparence** : les règles de calcul des contributions sont établies de façon publique et vérifiable, sur la base de données objectives et actualisées annuellement ;
- **Principe de mutualisation et de prévisibilité** : la contribution repose sur un modèle mixte associant une part forfaitaire, garantissant un socle de financement partagé, et une part variable assise sur des critères objectifs reflétant la taille ou l'usage, dont la pondération est arrêtée de manière à préserver la stabilité pluriannuelle des contributions et à limiter la fréquence des révisions.

Une contribution des Membres, même limitée, est due dès la création de la Structure de gouvernance afin de couvrir les coûts de gouvernance et de préfiguration.

Les règles de calcul détaillées des contributions sont arrêtées par le Groupe de travail « Modèle économique et contractuel » prévu à la section 6.3 et approuvées par le Comité de gouvernance prévu à la section 6.1 avant la création de la Structure de gouvernance.

5.3. Pour les tiers à la Structure de gouvernance

La Structure de gouvernance définit avec les tiers intéressés, les règles financières d'accès et d'utilisation d'un SNV d'un Membre ou de la PNI au regard notamment du principe de juste retour de manière à ce que la structure tarifaire couvre les coûts marginaux d'utilisation de la PNI, sans constituer une charge disproportionnée par rapport au modèle économique de la distribution. Ces règles financières seront fixées de manière à ne pas entraîner de discrimination et dans le respect d'un principe d'équité entre tous les distributeurs tiers privés.

Ces règles financières s'orientent vers un coût d'entrée forfaitaire supporté par le fournisseur de service numérique multimodal lors de son raccordement, distinct des frais récurrents d'usage. Elles garantissent une rémunération juste et non discriminatoire des distributeurs tiers et excluent les mécanismes de dégressivité tarifaire susceptibles de produire des effets discriminatoires.

6. Pilotage des travaux préparatoires

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

6.1. Comité de gouvernance

Un Comité de gouvernance est institué entre les Parties pour la durée du présent Protocole d'accord. Il constitue l'instance de décision stratégique des travaux préparatoires à la création de la Structure de gouvernance.

Missions :

- arrêter les orientations stratégiques de la Plateforme Nationale d'Interopérabilité et de la Structure de gouvernance en gestation ;
- valider la forme juridique de la Structure de gouvernance, le groupement d'intérêt public (GIP) constituant l'orientation retenue ;
- approuver les propositions du Comité de pilotage opérationnel concernant les principes fondamentaux de la Structure de gouvernance et de son modèle économique ;
- arbitrer les questions à fort enjeu politique ou financier qui n'auraient pu être résolues au niveau du Comité de pilotage opérationnel ;
- assurer le lien avec les exécutifs régionaux et le cabinet du ministre chargé des transports.

Composition :

- Pour le ministre chargé des transports : la directrice des transports ferroviaires et fluviaux et des ports - ou son représentant dûment mandaté ;
- Pour Régions de France : le délégué général ou son représentant dûment mandaté ;
- Pour chaque région signataire : la vice-présidente ou le vice-président en charge des transports et des mobilités, ou son représentant dûment mandaté ;
- Pour chaque syndicat mixte signataire : le ou la président(e) ou son représentant dûment mandaté.

Fonctionnement :

Le Comité de gouvernance se réunit au moins une fois par trimestre, sur convocation adressée par la DGITM aux Parties au moins quinze (15) jours avant la date prévue de réunion. Des réunions extraordinaires peuvent être organisées à la demande d'une ou plusieurs Parties représentant au moins un tiers des voix délibératives.

Le compte rendu de chaque réunion est rédigé par la DGITM et transmis à l'ensemble des Parties dans un délai de sept (7) jours ouvrés. Les Parties disposent d'un délai de dix (10) jours ouvrés pour formuler des observations. À défaut d'observation dans ce délai, le compte rendu est réputé approuvé. En cas d'observation, un compte rendu définitif est établi dans un délai de vingt (20) jours ouvrés à compter de la réunion.

6.2. Comité de pilotage

Un Comité de pilotage est institué entre les Parties pour la durée du Protocole d'accord. Il assure le suivi technique et opérationnel des travaux préparatoires et prépare les décisions soumises au Comité de gouvernance.

Missions :

- coordonner les Parties pour l'application du Protocole d'accord ;
- superviser et coordonner les travaux des Groupes de travail visés à la section6.3 ;
- valider les livrables techniques produits par les Groupes de travail avant leur transmission au Comité de gouvernance ;
- assurer le suivi du calendrier prévisionnel de création de la Structure de gouvernance ;
- identifier et remonter au Comité de gouvernance les questions nécessitant un arbitrage politique ;

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

- préparer la création de la Structure de gouvernance et, le cas échéant, amorcer sa préfiguration, notamment en arrêtant les conditions de convocation de sa première assemblée et en définissant le rôle que l'État et son assistance à maîtrise d'ouvrage peuvent assurer pour engager la dynamique avant l'installation complète du groupement.

Composition :

- Pour la DGITM : le sous-directeur des transports ferroviaires et collectifs, le chef du bureau compétent et les chefs de projet désignés, ou leurs représentants ;
- Pour Régions de France : le délégué général ou son représentant ;
- Pour chaque région signataire : la directrice ou le directeur des transports et de la mobilité, ou ses représentants ;
- Pour chaque syndicat mixte SRU signataire : la directrice générale ou le directeur général ou ses représentants.

Fonctionnement :

Le Comité de pilotage opérationnel se réunit tous les mois, sur convocation adressée par Régions de France. Le compte rendu de chaque réunion est rédigé par la DGITM selon les modalités identiques à celles du Comité de gouvernance.

6.3. Groupes de travail opérationnel

Trois groupes de travail sont institués pour conduire les travaux préparatoires définis par la feuille de route du 16 février 2026.

GT 1 – Coordination ferroviaire

Ce groupe de travail a pour missions :

- La définition du cadrage fonctionnel de la PNI et la définition de son catalogue de services ;
- l'élaboration de la feuille de route technique de la PNI, incluant les modalités de coexistence et d'articulation avec les systèmes de distribution existants de SNCF Voyageurs pendant la période de transition 2026-2033 ;
- l'instruction des scénarios de mise en œuvre de la PNI, en tenant compte des différentes maturités billettiques des Régions.

GT 2 – Référentiel national d'interopérabilité

Ce groupe de travail a pour missions :

- la conception d'un cadre d'interopérabilité des titres dématérialisés, notamment les spécifications CB2D ;
- la définition des standards techniques à intégrer dans le référentiel national ;
- la dissémination des travaux de normalisation auprès des Membres et des acteurs du secteur.

GT 3 – Modèle économique et contractuel

Ce groupe de travail a pour missions :

- la définition du modèle de financement de la PNI et de la Structure de gouvernance ;
- la détermination des flux financiers entre la Structure de gouvernance, ses Membres et les tiers utilisant la PNI, notamment les modalités de règlement des recettes entre Distributeurs et Bénéficiaires ;
- l'élaboration du calendrier détaillé de mise en œuvre de la Structure de gouvernance ;
- la préparation des actes constitutifs de la Structure de gouvernance.

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

Composition commune des Groupes de travail :

- Pour la DGITM : les chefs de projet et chefs de produit désignés, ou son assistance à maitrise d'ouvrage ;
- Pour chaque région signataire : les chefs de service compétents, les chefs de mission et de projet désignés ou son assistance à maitrise d'ouvrage.

Fonctionnement :

Chaque Groupe de travail se réunit toutes les trois semaines, sur convocation conjointe de la DGITM et de Régions de France, qui en assurent conjointement l'animation. Les Régions signataires s'engagent à participer à ces groupes de travail en déléguant au moins un représentant habilité à prendre des engagements techniques au nom de la Région.

Le compte rendu de chaque réunion de Groupe de travail est rédigé par la DGITM selon les modalités identiques à celles du Comité de gouvernance.

7. Engagement des Parties

7.1. Engagements de l'État

L'État s'engage, pour la durée du Protocole d'accord, à :

1) financer intégralement le développement, l'exploitation et la maintenance de la PNI dans le cadre du marché public SNMTU, jusqu'à la création de la structure de gouvernance et au minimum jusqu'au 5 décembre 2028, date de fin du marché public SNMTU ;
2) mettre à disposition des Parties, à titre gratuit, les ressources techniques et documentaires nécessaires à la bonne compréhension du fonctionnement de la PNI, notamment ses spécifications fonctionnelles et techniques ;
3) assurer le secrétariat des instances de gouvernance visées au chapitre 5 et la rédaction des comptes rendus dans les délais impartis ;
4) faire connaître, dans les instances nationales et européennes de normalisation pertinentes, les positions communes définies par les Parties dans le cadre des présents travaux préparatoires ;
5) préparer, en lien avec les Parties, les conditions techniques et juridiques de la mise à disposition ou de la cession de la PNI à la Structure de gouvernance.

7.2. Engagements de Régions de France

Régions de France s'engage, pour la durée du présent Protocole d'accord, à :

6) contribuer activement à l'animation des travaux préparatoires, en co-animant les instances de gouvernance aux côtés de la DGITM ;
7) faciliter la coordination entre les Régions signataires et représenter leurs intérêts collectifs dans les discussions avec l'État ;
8) sensibiliser les Régions non encore signataires à l'intérêt du projet et les encourager à rejoindre le présent Protocole d'accord dans les meilleurs délais ;
9) contribuer à la rédaction des actes constitutifs de la Structure de gouvernance en portant la position consolidée des Régions sur les questions de gouvernance et de modèle économique.

7.3. Engagements de chaque région signataire

Chaque région signataire s'engage, pour la durée du présent Protocole d'accord, à :

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

10) participer activement aux instances de gouvernance visées au chapitre 5, en déléguant des représentants habilités aux réunions du Comité de gouvernance, du Comité de pilotage opérationnel et des Groupes de travail ;

11) partager avec les autres Parties les informations relatives à son système d'information billettique régional (SIBR) nécessaires à la définition des standards d'interopérabilité, dans le respect de ses obligations de confidentialité vis-à-vis de ses prestataires ;

12) intégrer, dans les futurs cahiers des charges de ses services numériques de mobilité et de son SIBR, les standards d'interopérabilité définis dans le cadre des présents travaux préparatoires ;

13) s'abstenir de prendre des décisions stratégiques concernant son architecture billettique qui seraient de nature à compromettre l'interopérabilité nationale définie dans le cadre du présent Protocole d'accord, sans en avoir préalablement informé les autres Parties.

8. Dispositions complémentaires

8.1. Confidentialité

Les Parties s'engagent à traiter comme confidentielles toutes les informations dont elles auraient connaissance dans le cadre de l'exécution du Protocole d'accord et qui leur auraient été communiquées en tant que telles par l'une des autres Parties, ou dont la nature est telle qu'elles doivent raisonnablement être considérées comme confidentielles.

Cette obligation de confidentialité impose de :

- Utiliser les informations confidentielles uniquement pour les besoins des travaux préparatoires prévus au Protocole d'accord ;
- Ne pas diffuser directement ou indirectement à des tiers au Protocole d'accord qui ne sont liés par aucun devoir de confidentialité, sous quelque forme que ce soit, les Informations Confidentielles, sauf accord écrit et préalable des Parties ;
- Respecter la plus grande confidentialité quant à l'intégralité des informations confidentielles à compter du jour de la signature du Protocole d'accord ;
- Ne pas copier, reproduire ni dupliquer totalement ou partiellement les informations confidentielles, lorsque de telles copies, reproductions ou duplications n'ont pas été préalablement autorisées par les Parties ;
- De manière générale, apporter aux informations confidentielles les mêmes degrés de sécurité et de protection que ceux appliqués aux informations à disposition de chaque Partie ayant une importance équivalente, de manière à éviter une publication, une divulgation non-autorisée des informations confidentielles, ou un usage de celles-ci autre que pour répondre aux besoins du Protocole.

Cette obligation de confidentialité ne s'applique pas :

- aux informations qui relèvent du domaine public au moment de leur divulgation ou qui y tombent ultérieurement sans violation du présent article ;
- aux informations que la Partie réceptrice peut démontrer avoir développées de manière indépendante ;
- aux informations dont la divulgation est imposée par une obligation légale ou réglementaire, sous réserve d'en informer préalablement la Partie concernée dans les limites autorisées par ladite obligation.

L'obligation de confidentialité prend effet à la date d'entrée en vigueur du présent Protocole d'accord et demeure en vigueur cinq (5) ans après son expiration ou sa résiliation, quelle qu'en soit la cause.

8.2. Droit applicable et règlement des litiges

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

Les Parties s'engagent, en cas de différend relatif à l'interprétation ou à l'exécution du Protocole d'accord, à rechercher en premier lieu une solution amiable par voie de négociation entre les représentants des Parties au Comité de gouvernance, dans un délai de soixante (60) jours à compter de la notification du différend.

À défaut de solution amiable dans ce délai, les Parties peuvent recourir à la médiation et désigner d'un commun accord un médiateur. Si les Parties ne parviennent pas à désigner un médiateur d'un commun accord dans un délai de trente (30) jours, l'une ou l'autre des Parties peut saisir le tribunal administratif compétent.

Eu égard à la nature de droit public des Parties et de l'objet du Protocole d'accord, le juge administratif est compétent pour connaître de tout litige relatif à l'interprétation ou à l'exécution du Protocole d'accord qui n'aurait pu être résolu à l'amiable.

8.3. Modification du Protocole d'accord

Toute modification du Protocole d'accord fait l'objet d'un avenant écrit, signé par l'ensemble des Parties. Les demandes de modification sont adressées à la DGITM et à Régions de France, qui les soumettent à l'approbation du Comité de gouvernance avant leur instruction formelle.

Aucune modification ne peut être apportée au Protocole d'accord par une décision unilatérale d'une Partie, sauf dans les cas expressément prévus par le présent document.

8.4. Portée juridique du protocole d'accord

Le Protocole d'accord a la valeur d'un cadre politique et de travail partagé organisant la phase de préfiguration de la Structure de gouvernance. Il engage les Parties à conduire de bonne foi les travaux préparatoires qu'il définit et à participer aux instances de gouvernance instituées à la section 6.

Il ne crée, en revanche, aucune obligation d'adhésion à la Structure de gouvernance, ni aucun engagement financier au titre de cette adhésion. L'adhésion de chaque Partie à la Structure de gouvernance résultera d'une décision distincte, prise selon ses règles propres, notamment par délibération de l'organe compétent, et formalisée par la signature des actes constitutifs de la Structure. Les engagements définitifs des Parties, en particulier financiers, seront déterminés par ces actes constitutifs.

Les principes et orientations énoncés dans le Protocole d'accord au titre des travaux de préfiguration constituent des perspectives de travail. Ils n'ont pas valeur d'engagement définitif et ne préjugent pas des arbitrages qui seront portés par les actes constitutifs de la Structure de gouvernance.

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

Signatures

Fait à Paris, le [À COMPLÉTER], en autant d'exemplaires originaux que de Parties signataires.

Pour l'État, le ministre des Transports Philippe TABAROT	**Pour Régions de France, la Présidente** Carole DELGA
Pour la région [A COMPLETER], le(a) Vice-président(e) en charge des transports [A COMPLETER]	**Pour le syndicat mixte [A COMPLETER], le(a) Président(e)** [A COMPLETER]
Pour la région [A COMPLETER], le(a) Vice-président(e) en charge des transports [A COMPLETER]	**Pour la région [A COMPLETER], le(a) Vice-président(e) en charge des transports** [A COMPLETER]
Pour la région [A COMPLETER], le(a) Vice-président(e) en charge des transports [A COMPLETER]	**Pour la région [A COMPLETER], le(a) Vice-président(e) en charge des transports** [A COMPLETER]

Envoyé en préfecture le 30/09/2026
Reçu en préfecture le 30/09/2026
Publié le 09/11/2026
ID : 033-200081735-20260921-2026_042-DE

Pour la région [A COMPLETER], le(a) Vice-président(e) en charge des transports [A COMPLETER]	**Pour la région [A COMPLETER], le(a) Vice-président(e) en charge des transports** [A COMPLETER]
Pour la région [A COMPLETER], le(a) Vice-président(e) en charge des transports [A COMPLETER]	**Pour la région [A COMPLETER], le(a) Vice-président(e) en charge des transports** [A COMPLETER]
Pour la région [A COMPLETER], le(a) Vice-président(e) en charge des transports [A COMPLETER]	**Pour la région [A COMPLETER], le(a) Vice-président(e) en charge des transports** [A COMPLETER]
Pour le Syndicat mixte, le(a) Président [A COMPLETER]	**Pour le Syndicat mixte, le(a) Président** [A COMPLETER]