



MINISTÈRE
DES GRANDS TRAVAUX,
DE L'ÉQUIPEMENT,
*en charge des transports aériens,
terrestres et maritimes*



N° 996 MGT du 13 Novembre 2023

DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES

APPEL A PROJETS

OBJET :

Déploiement d'une preuve de concept d'une solution de covoiturage en Polynésie française

Commune de Pirae - Tahiti
Archipel de la Société - Iles du Vent

CAHIER DES CHARGES

Mise à jour : Date et heure limites de remise des offres : Mercredi 27 décembre 2023 à 11h00

Remise des offres :

DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES
918, rue Afarerii - Pirae
Direction générale, secrétariat à dt@transport.gov.pf
BP 4586 – 98713 Papeete – Tahiti
Téléphone : 40 54 96 54

Table des matières

1	Contexte	4
2	Objet de l'appel à projets	6
3	Mise à disposition d'une application mobile	8
3.1	Modalités d'accès à la solution	8
3.1.1	Modalités générales.....	8
3.1.2	Gestion de compte.....	9
3.1.3	Gestion des trajets	9
3.1.4	L'alerte à l'utilisateur.....	9
3.2	Fonctionnalités attendues	9
3.2.1	Fonctionnalités obligatoires	9
3.2.2	Fonctionnalités facultatives.....	10
3.3	Fonctionnalités conducteur.....	11
3.4	Fonctionnalités passager.....	11
3.5	L'affichage des résultats.....	12
3.6	Gestion des contacts	12
3.7	Ergonomie	12
3.7.1	Interface d'accueil.....	12
3.8	Statistiques.....	13
3.9	Evaluation des conducteurs et passagers.....	13
3.10	Garantie de trajet.....	13
4	Communication et animation	14
4.1	Communication	14
4.2	Animation.....	14
4.3	Infrastructures.....	14
5	Assistance aux utilisateurs	14
5.1	Hotline.....	15
5.2	Service client	15
6	Bilan de la preuve de concept	15
7	Cadrage	16
7.1	Trajets concernés	16
7.2	Coûts.....	16
7.3	Contrôle des fraudes	18
7.4	Performances attendues de la solution	18
7.4.1	Disponibilité.....	18

7.4.2	Nombre d'utilisateurs simultanés.....	18
7.4.3	Temps de réponse.....	18
7.5	Planning de réalisation	18
8	Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD).....	18
9	Eligibilité des projets	19
9.1	Bénéficiaires éligibles	19
9.2	Règles d'éligibilité	19
9.3	Critères d'évaluation et processus de sélection	20
10	Les prix de l'appel à projets.....	20
10.1	Le budget prévisionnel et modalités de subvention.....	20
11	Lien du porteur de projet avec la Polynésie française	21
12	Durée de validité de la réponse à l'appel à projets	21
13	Renseignements complémentaires	21
14	Adresse auprès de laquelle les candidatures doivent être envoyées.	21

1 Contexte

La Direction des transports terrestres souhaite mettre en œuvre une preuve de concept d'une solution de covoiturage, permettant d'ancrer le covoiturage dans les habitudes de déplacement des polynésiens, particulièrement des déplacements effectués sur l'île de Tahiti.

Depuis plusieurs années, les routes polynésiennes ne cessent d'être congestionnées aux heures de pointes, en période scolaire, en cas d'accident ou autres événements de toutes natures.

L'organisation socio-spatiale de l'agglomération de Papeete s'apparente à un modèle de centre-périphérie qui se traduit par un rapport de dépendance et de domination entre ces deux espaces (phénomène communément appelé macrocéphalie urbaine) : le centre ayant une capacité d'attraction et les espaces périphériques étant fortement dépendants de ce centre.

L'île de Tahiti comprend une route principale qui s'étend sur 115km le long du littoral.



Figure 1 : Localisation des services publics sur l'île de Tahiti (Source : Te Fenua)

Ce phénomène n'est pas sans conséquences sur l'environnement et participe à la modification structurelle des modes de vie ; et notamment en raison de l'afflux des déplacements, tel que domicile-travail ou domicile-étude, et de leur conséquence sur le trafic routier.

Les embouteillages représentent une préoccupation permanente à Tahiti et en particulier au niveau de l'agglomération de Papeete qui concentre 80,6 % de l'activité économique de l'île. En effet, on compte 530 000 déplacements quotidiens à Tahiti, dont 94 % sont liés à l'agglomération de Papeete.

La congestion routière se déploie sur plus de 30 km avec un temps de trajet moyen pouvant passer de 10 minutes en période normale à plus de 45 minutes en période d'affluence pour un itinéraire moyen de 9 km (centre de Punaauia vers le centre-ville de Papeete).

Elle est également rythmée par les temps scolaires. Les périodes d'accalmie sont le plus souvent en fonction des vacances scolaires et des demi-journées (les mercredis et vendredis après-midi pour les écoles élémentaires) où le trafic y est généralement réduit de près d'un tiers.

L'organisation du trafic sur l'agglomération de Papeete est organisée sur deux axes majeurs et parallèles :

- La RT1 et la RT6-Front de Mer au centre-ville ;
- La RT2 et les avenues du Prince Hinoi et Charles De Gaulle à l'est du centre-ville.



Figure 2 : Schéma routier de l'agglomération de Papeete (Source : Te Fenua).

Il est à noter que, du fait de leur configuration (2x2 voies), la RT 6 Ouest, la RT 2 Est ainsi que la RT 7 (Avenue Prince Hinoi), sont les routes où les trafics y sont les plus élevés, notamment aux heures de pointes.

Par ailleurs, la congestion routière constitue une des principales sources d'émission de gaz à effet de serre (GES) de la zone urbaine.

Plus généralement en Polynésie française, le véhicule particulier représente le mode de transport terrestre privilégié entraînant des coûts importants pour les ménages polynésiens (2^{ème} poste budgétaire).

En 2022, le service en charge des transports terrestres a enregistré un nombre record d'immatriculations, soit plus de 12 000 immatriculations. Cette donnée met en exergue non seulement l'entrée de nouveaux véhicules sur les routes polynésiennes mais aussi, une forte utilisation de la voiture individuelle en autosolisme qui peut être source de congestion routière.

L'usage de la voiture reste encore important et s'inscrit dans les habitudes de la population. Les trajets domicile-travail sont en majorité effectués en voiture particulière avec une part modale se chiffrant à 72,2% contre seulement 20,3% pour les autres moyens de transports terrestres (hors covoiturage spontané). En 2017, sur Tahiti, 77% des ménages possèdent au moins une voiture.

En matière de budget, les frais liés aux transports constituent la deuxième dépense des ménages polynésiens après celle liée aux produits alimentaires.

Des enquêtes internes à la Direction des transports terrestres ont permis d'évaluer que le taux d'occupation des véhicules particuliers et camionnettes légères oscille entre 1,41 et 1,56 personnes par véhicule sur les principaux axes de l'agglomération du Grand Papeete. Ce taux d'occupation est similaire aux relevés effectués en France métropolitaine (1,43 personnes pour un déplacement de courte distance¹).

L'objectif de la collectivité aujourd'hui est donc :

- La réduction de la congestion routière dans l'optique d'une amélioration du cadre de vie ;
- La réduction des émissions de GES, des polluants locaux et atmosphériques liés au transport routier ;
- L'amélioration du pouvoir d'achat des automobilistes se reportant vers des modes alternatifs à l'automobilisme ;
- La constitution d'une nouvelle offre dans le panel des mobilités durables offertes aux polynésiens ;
- La participation à la réduction de l'insécurité routière.

D'autres actions sont préfigurées pour concourir à ces objectifs stratégiques pour la Polynésie française :

- Etudes de la mise en place de voies réservées et d'infrastructures en faveur des mobilités durables avec à terme la mise en œuvre d'un projet de transport en commun en site propre sur l'agglomération de Papeete ;
- Implantation de pistes cyclables en zone urbaine ;
- Travail sur les rythmes des établissements scolaires et administratifs pour étaler le pic d'heure de pointe (période d'hyperpointe) ;
- Amélioration du niveau de service et de l'offre de transports en commun.

La durée initiale de la convention est de 13 mois (jusqu'au 28 février 2025) et pourra faire l'objet d'une éventuelle reconduction de 12 mois.

2 Objet de l'appel à projets

Le présent appel à projets a pour objet de déployer une preuve de concept sur le covoiturage en Polynésie française.

On entend par covoiturage un mode de déplacement réalisé à but non-lucratif et distinct des transports publics de personnes. Pour ce faire deux conditions doivent alors être respectées :

- Le trajet doit s'inscrire dans le cadre d'un déplacement effectué par le conducteur pour son propre compte et pour la satisfaction de ses propres besoins ;
- Les échanges financiers entre les passagers et le conducteur sont limités au partage des coûts.

Autrement dit, le covoiturage est l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectué à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte.

Cet appel à projets a pour objectif de sélectionner un candidat chargé de créer un réseau de covoiturage sur la Polynésie française afin de limiter la congestion routière et de préserver le pouvoir d'achat des polynésiens.

Le lauréat devra développer le covoiturage par le biais d'une application mobile qui permettra d'offrir des trajets de covoiturage à la population.

¹ www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/se-deplacer-en-voiture-seul-plusieurs-ou-en-covoiturage-0

En ce sens l'application doit permettre de s'inscrire sur cette plateforme et de se mettre en relation pour choisir une offre de trajet en covoiturage (trajets domicile- travail, trajets domicile-étude, trajets professionnels...).

L'application doit permettre à la Polynésie française de participer, via le financement obtenu au sein du présent appel à projets, à une partie des frais de déplacement des trajets effectués en covoiturage. Cette participation est décrite à la section 7.2 du présent appel à projets.

Ce service s'adresse à l'ensemble de la population de la Polynésie française, néanmoins l'accent doit être mis notamment sur les îles de Tahiti et Moorea afin de prioriser les tronçons de route congestionnés.

A ce titre, le candidat pourra proposer un projet centré sur les îles de Tahiti et Moorea. Le déploiement de la solution dans les autres îles de la Polynésie française est optionnel.

Il peut s'adresser aux touristes, aux visiteurs occasionnels se rendant à des manifestations culturelles, sportives ou de toute autre nature, ou encore aux personnes en transit.

Sont donc visés à la fois des trajets réguliers, des trajets occasionnels et des trajets uniques.

L'enjeu est d'offrir un nouveau service de déplacement dans un objectif de réduction de la congestion routière et du nombre de véhicules sur les routes polynésiennes.

Ceci passe par une exigence de qualité de service à tous les niveaux, de travail coordonné et complémentaire de tous les acteurs, ainsi que par une capacité d'adaptation accrue selon les résultats des actions menées. Le dispositif doit convaincre un nombre significatif d'utilisateurs et principalement des passagers pour le covoiturage spontané.

Ainsi le lauréat de l'appel à projets sera en charge de :

- L'initialisation du service ;
- La partie communication institutionnelle afin de promouvoir le covoiturage ;
- La partie animation (dans laquelle le candidat déploie le projet auprès des entreprises et services administratifs) ;
- Du suivi du service (garantie de trajet, support utilisateur, hotline, messagerie, gestion des plaintes, taux de disponibilité...)
- D'une extraction de données ;
- D'un bilan du dispositif à mi-parcours et au terme de la prestation.

Le service de covoiturage doit pouvoir offrir des trajets de covoiturage avec un partage de frais entre le conducteur et le(s) passager(s), soit une version consolidée comme décrite dans le présent appel à projets, au plus tard trois mois après l'attribution du présent appel à projets.

Le lauréat prévoit notamment une présentation spécifique et adaptée de l'organisation du covoiturage pour les Jeux Olympiques de 2024, qui se dérouleront entre fin juillet et début août 2024.

Le lauréat de l'appel à projets bénéficiera d'une subvention d'un montant global pouvant aller jusqu'à 50 000 000 F CFP pour la convention initiale, dont les modalités sont décrites à la section 10.

Au terme de l'appel à projets pour le déploiement de cette preuve de concept d'une solution de covoiturage, la Polynésie française se réserve le droit de ne pas financer le fonctionnement de la solution numérique de covoiturage retenue. Les dispositifs doivent donc être économiquement viables. La Direction des transports terrestres pourra lancer une étude pour le développement et la pérennisation du covoiturage en Polynésie française. Il est donc attendu du lauréat de l'appel à projets de transmettre des informations sur son exploitation durant toute la durée de la preuve de concept.

L'appel à projets s'adresse à différents types de porteurs de projets : entreprises, start up, associations qui s'engagent dans le déploiement de systèmes de mise en relation de covoitureurs potentiels de façon dynamique (sur interface mobile et en temps réel).

3 Mise à disposition d'une application mobile

3.1 Modalités d'accès à la solution

La solution doit être accessible, au plus grand nombre d'utilisateurs sur l'ensemble de la Polynésie française, particulièrement sur l'île de Tahiti.

La solution pourra a minima implémenter les fonctionnalités décrites dans le présent paragraphe. Le candidat sera force de proposition pour améliorer les fonctionnalités, au titre de son devoir de conseil.

3.1.1 Modalités générales

L'accès aux fonctionnalités de la solution n'est possible qu'à un utilisateur (passager ou conducteur) préalablement inscrit. La solution propose donc une fonctionnalité d'inscription simple et sécurisée, par le biais d'un formulaire qui comprendra les informations suivantes (cette liste est donnée à titre d'exemple et pourra être complétée au lancement du projet) :

- Champs à renseigner obligatoirement :
 - Nom ;
 - Prénom ;
 - E-mail ;
 - Civilité ou sexe ;
 - Date de naissance ;
 - Ville (du domicile) ;
 - Pays (du domicile) ;
- Pièces à fournir obligatoirement (à télécharger) :
 - Permis ;
 - Assurance (si la personne s'inscrit en tant que conducteur d'un véhicule) ;
 - Carte grise (si la personne s'inscrit en tant que conducteur d'un véhicule) ;
 - Coordonnées bancaires nécessaires aux transactions financières liées à la gratification des trajets des conducteurs.
- Champs à renseigner de façon facultative :
 - L'adresse du domicile ;
 - L'adresse courriel ;
 - Le numéro de téléphone portable ;
 - La possession ou non de véhicule ;
 - Des informations sur les habitudes personnelles (exemple : fumeur ou pas, propension à l'échange et à la discussion...) ;
 - Les informations relatives aux divers bagages (exemple : planche de surf, valise, courses...) ;
 - Informations bancaires afin de recevoir le paiement d'une participation aux frais le cas échéant (cette information devra avoir été remplie avant de proposer un trajet en tant que conducteur).

Le remplissage du formulaire est conçu pour que l'utilisateur sache exactement quelles informations seront visibles par les autres utilisateurs et puisse de lui-même choisir de rendre visibles ou non certaines de ces informations (numéros de téléphone...).

A l'issue de l'inscription, l'utilisateur propose un login et un mot de passe. S'ils sont valides et disponibles, ce login et ce mot de passe lui sont affectés. Dans le cas contraire, il doit en choisir d'autres.

La validation de l'inscription se fait en validant la charte de covoiturage et/ou les conditions générales d'utilisation du service.

En cas de perte ultérieure de son mot de passe, l'utilisateur pourra demander à ce qu'un autre mot de passe, attribué automatiquement lui soit envoyé sur son adresse email (avec une validité temporelle limitée).

Le candidat pourra également proposer un mode opératoire complémentaire et/ou alternatif permettant l'inscription de quelqu'un qui posséderait un téléphone portable mais pas d'adresse e-mail. Dans ce cas, l'e-mail ne serait plus un champ à renseigner obligatoirement à l'inscription.

3.1.2 Gestion de compte

Chaque utilisateur inscrit disposera d'un compte personnel auquel il peut accéder après avoir saisi son login et son mot de passe. Ce module permet à l'utilisateur :

- De gérer son profil, de modifier le cas échéant l'un des champs renseignés au moment de son inscription et d'en renseigner d'autres tels que :
 - De créer et de gérer des événements personnels : une réunion professionnelle, un rassemblement festif... ;
 - De se rattacher à une communauté, ou de s'en détacher ;
 - De se désinscrire ;
 - De supprimer un compte.

3.1.3 Gestion des trajets

La solution permet à l'utilisateur de gérer ses trajets, selon qu'ils soient effectués en tant que conducteur ou que passager.

Il peut :

- Gérer ses trajets, ses annonces et ses modalités d'alerte, avec un module de sauvegarde en mémoire des dernières recherches effectuées ;
- Gérer ses contacts et ses équipages, avec mise à disposition d'une messagerie intégrée.

3.1.4 L'alerte à l'utilisateur

Lorsqu'un utilisateur est intéressé par une offre de trajet, l'authentification est nécessaire pour accéder aux informations permettant une mise en relation. Cette étape franchie, l'utilisateur doit pouvoir contacter le covoitureur par le dispositif.

Le candidat devra être force de proposition dans la description des différentes fonctionnalités qui permettront d'alerter les utilisateurs de l'existence d'un covoitureur ou d'un covoituré.

Le dispositif pourra prévoir de façon automatique pour alerter un utilisateur, qui a déposé une annonce, qu'une annonce « compatible » vient d'être déposée sur la solution par un autre utilisateur.

Le candidat explique dans son offre de quelle manière sa solution gère ce système d'alerte.

3.2 Fonctionnalités attendues

Les éléments suivants sont définis comme pertinents pour le déploiement d'une preuve de concept sur le covoiturage et doivent être détaillés dans la réponse à l'appel à projets proposée par le candidat.

3.2.1 Fonctionnalités obligatoires

- Une application disponible sur smartphone (aminima sous Android et IOS dans leurs versions les plus récentes, puis les suivantes tout au long de la durée de la convention) mettant en relation les covoitureurs, aussi bien conducteurs que passagers ;

- Une couverture géographique adaptable à la Polynésie française, particulièrement Tahiti et suffisamment fine sur des secteurs précis générateurs de déplacements, notamment les zones d'activités ;
- Une capacité de l'application à accueillir un grand nombre de covoitureurs soit 2 000 connexions simultanées et 100 000 profils enregistrés ;
- Un système de géolocalisation et de proposition de trajets aussi bien planifiés qu'en temps réel, appelé mode dynamique ;
- La création de groupes et sous-groupes de « covoitureurs » (type APE – Associations de parents d'élèves, collectivités, zone industrielle, communauté de surfeurs etc.) permettant de mettre en relation des covoitureurs pour un événement, ou sur une thématique particulière ;
- Un système attractif et ergonomique : l'exploitation cartographique sera importante pour simplifier les recherches, ainsi qu'un facilitateur de saisie avec enregistrement d'historiques ou de favoris. Le moteur de recherche devra renvoyer rapidement toutes les annonces pouvant correspondre à la recherche de l'utilisateur. Les annonces renvoyées pourront correspondre à une partie de l'itinéraire du covoitureur ou nécessiter de se rendre à un point de départ particulier. Il devra proposer aux covoitureurs (conducteurs) la possibilité d'effectuer des arrêts sur leurs parcours ;
- Une solution permettant la sauvegarde des informations, la sécurité et la confidentialité des données, une maintenance facilitée ;
- Un service conforme au RGPD ; toutes les obligations légales découlant des lois informatique et liberté sont impérativement respectées ;
- Un engagement sur le fonctionnement et la disponibilité de l'application (mise à jour, gestion des bugs...) ;
- La possibilité de mettre un commentaire ou de noter un conducteur proposant un trajet, de même pour le passager covoituré, répondant au besoin de sécurisation et de la fiabilisation de la pratique du covoiturage ;
- La mise en place de fiche détaillée « profil du covoitureur » / « profil du covoituré », répondant au besoin de sécurisation de la pratique du covoiturage ;
- Autres fonctionnalités : le respect d'une charte de covoiturage, la vérification de l'identité des personnes (carte d'identité, passeport, permis, carte grise, assurance) ;
- Le modèle économique de la solution : le candidat décrira le modèle économique de sa solution à l'issue de la preuve de concept. Les systèmes incitatifs (type bon d'achat, réduction, goodies, places de parking) sont également appréciés ;
- La mise à disposition de la Polynésie française des statistiques exploitables issues de l'application (données d'inscription, offres de covoiturations (conducteur), demandes de covoiturage (passager), nombres et types de trajets effectués en covoiturage, caractérisations des covoitureurs. Un bilan des actions de communication, d'animation et de partenariat de la solution de covoiturage. Une analyse de l'exploitation de la solution et des préconisations que les pouvoirs publics ou les parties prenantes (entreprises...) pourraient mettre en œuvre pour accroître la performance des solutions de covoiturage ;
- L'application devra permettre d'atteindre un résultat de 500 000 km parcourus sur Tahiti en covoiturage (plus de 5 000 trajets par mois).

3.2.2 Fonctionnalités facultatives

Ces fonctionnalités ne sont pas obligatoires mais permettent de valoriser la solution du candidat.

- Le développement d'une Interface de Programmation Applicative unifiée (API unifiée) permettant, sous conditions d'accès contractuelles, des requêtes sur les offres de services et les résultats d'exploitation ;
- Une interface vers l'inter modalité ou l'inter opérabilité des services de transports (transports publics du réseau TERE TAHITI, navettes maritimes...) :
 - Le candidat pourra proposer, en plus des fonctionnalités de base demandées, une solution ouvrant sur l'inter modalité (lignes de bus par exemple). Sur un trajet donné, l'application

pourra faire la proposition d'une solution covoiturage et un autre mode ou d'un autre mode de transport en remplacement du covoiturage.

- Il pourra de même permettre les requêtes et partager les données permettant d'intégrer son offre de covoiturage à une solution de planification des déplacements multimodaux via en particulier l'API unifiée ;
- La possibilité pour un utilisateur de l'application d'établir des preuves de covoiturage et notamment d'éditer un relevé de trajet sur une période définie. Cette option permettra aux utilisateurs de justifier leurs trajets afin de percevoir, le cas échéant, une indemnité financière ou non financière ;
- Un outil de bilan performance de l'utilisateur de la plateforme de covoiturage (en km parcourus, en bilan carbone et en économie réalisée) sur la base d'une information de type programmation neurolinguistique (PNL) et d'un système de récompense.

3.3 Fonctionnalités conducteur

A l'aide d'un calendrier (ou de tout autre solution proposée par le candidat), le conducteur peut offrir un trajet, en indiquant a minima (cette liste est donnée à titre d'exemple et pourra être complétée au lancement du projet) :

- Lieu de départ ;
- Lieu d'arrivée ;
- Heure de départ ;
- Heure d'arrivée ;
- Nombre de places disponibles ;
- Récurrence du trajet (aucune, quotidienne, etc...).

Le candidat décrit dans son offre la forme et les modalités de saisie d'un trajet, les champs suivants apparaissant incontournables :

- Origine et destination définies de façon plus ou moins précise (de la commune à l'adresse exacte), avec proposition d'auto complétion des adresses (API Google par exemple) ;
- Statut de l'émetteur de l'annonce : conducteur, passager ou les deux, et nombre de places recherchées/disponibles ;
- Date, jours de la semaine et/ou fréquence ;
- Horaires, exacts avec marge, ou par tranches... ;
- Modification, idéalement cartographique, de l'itinéraire proposé par défaut par l'application ;
- Si l'émetteur est conducteur, montant de l'indemnité correspondant au partage de frais (dès que le partage de frais sera mis en place) ;
- Informations facultatives complémentaires (champ texte).

Le candidat peut être force de proposition pour suggérer d'autres champs qui lui sembleraient utiles, ou qui sont pris en compte par défaut dans sa solution.

Il indique également comment est gérée la durée de validité d'une annonce correspondant à un trajet régulier (paramétrage par défaut ? durée de validité définie par celui qui dépose l'annonce ? ...).

3.4 Fonctionnalités passager

A l'aide d'un calendrier (ou de tout autre solution visuelle proposée par le candidat), le passager peut consulter les trajets auxquels il est inscrit, et en afficher les détails, si besoin.

A l'aide d'un module de recherche, l'utilisateur peut rechercher un trajet, en fonction de critères de recherche listés ci-dessous (cette liste est donnée à titre d'exemple et pourra être complétée au lancement du projet) :

- Lieu de départ ;
- Lieu d'arrivée ;

- Heure de départ ;
- Heure d'arrivée ;
- Nombre de places nécessaires.

Si jugé pertinent, un affichage cartographique des résultats peut être envisagé (permettre à l'utilisateur de visualiser le trajet complet d'un conducteur)

3.5 L'affichage des résultats

Il est recommandé au candidat de mettre en œuvre un affichage des résultats, qui doit correspondre aux attentes des utilisateurs.

A titre d'exemple l'affichage peut prendre la forme suivante :

Les résultats sont affichés en fonction du niveau de compatibilité des covoitureurs (origine, destination, heures, prix, critères personnels...) et ils doivent être illustrés cartographiquement :

- Visualisation de l'origine et de la destination (en indiquant le niveau de précision de la géo localisation) + itinéraire avec possibilité ou non de le modifier,
- Visualisation des covoitureurs en proximité à l'origine et/ou en proximité à la destination (plus restreint en échelle),
- Visualisation des covoitureurs le long de l'itinéraire,
- Visualisation des points d'arrêts, chaque partenaire du projet fournissant les données géo référencées des aires qui le concernent (transmission directe par fichiers ou données mises gratuitement à disposition sur Internet).

Un lien type « trajet retour » doit nécessairement apparaître sur la page de résultats afin d'éviter toute nouvelle saisie. Un système de filtres pourra être proposé afin que l'utilisateur puisse effectuer un tri fin des annonces disponibles en fonction de ses besoins et contraintes.

3.6 Gestion des contacts

L'utilisateur peut contacter les autres utilisateurs du service avec lesquels il constitue un équipage passé ou futur, à l'aide d'une messagerie intégrée au support.

Chaque utilisateur peut avoir la possibilité de :

- D'accéder à un dispositif de notation des covoitureurs ;
- Un module de gestion d'indicateurs individuels d'économie (en F CFP, en trajets covoiturés, en km évités, en bilan carbone) ;
- Un module de caractérisation de véhicule(s) : couleur, nombre de places, type, puissance, marque, nombre de portes... ;
- Un module permettant à l'inscrit de spécifier ses goûts et ses centres d'intérêts.

3.7 Ergonomie

La navigation au sein du support doit être la plus agréable et ergonomique possible pour les utilisateurs.

Le candidat doit a minima prévoir une navigation administrateur et une navigation utilisateur. Il doit être force de proposition dans la définition du mode de navigation, entre les différents modules proposant les fonctionnalités décrites dans le paragraphe précédent. Lorsque la charte graphique sera définie, des maquettes présentant les différents écrans et la navigation entre eux seront proposés par le candidat à la collectivité.

3.7.1 Interface d'accueil

Elle doit a minima contenir ou pouvoir contenir les informations suivantes, visibles en page d'accueil ou sous forme de lien par un simple clic :

- Une information générale sur le covoiturage écrite en langues française et tahitienne, éventuellement en anglais : définition, avantages pour les salariés et pour les entreprises, les questions d'assurances et de fiscalité, la sécurité... ;
- Une charte de covoiturage, des conditions générales d'utilisation et une FAQ, qui seront rédigées par le candidat ;
- Un module d'inscription ;
- Un module de recherche de covoiturage facilement identifiable et intuitif à l'utilisation, .
- Une liste d'événements (d'autant plus si est commandée la prestation relative à la prise en compte du covoiturage événementiel) ;
- Un onglet éditorial propre à chaque site « partenaire » (possibilité d'afficher des informations locales) ;
- Une liste de trajets par exemple les derniers inscrits, ou ceux au départ ou à destination d'une ou de plusieurs commune(s)... ;
- Des liens vers d'autres services de transports (transports en commun, navette maritime...), vers une boîte à outils et vers les réseaux sociaux (l'animation de ces réseaux n'entre pas dans le périmètre du présent marché) ;
- Calculatrices d'estimation de l'indemnité d'un trajet (à prévoir pour la version consolidée du dispositif de covoiturage).

Le candidat peut être force de proposition pour l'interface d'accueil, dont la forme finale sera définie avec la collectivité.

Les insertions publicitaires, en dehors de celles souhaitées par la collectivité et ses partenaires, ne sont pas autorisées sur le support hébergeant le service.

3.8 Statistiques

Afin de permettre l'évaluation du dispositif, la collectivité souhaite obtenir des statistiques globales tels que des :

- Indicateurs de performance de la plateforme (taux de disponibilité de la plateforme) ;
- Indicateurs de suivi relatif à l'activité de la plateforme (Nombre de trajets, Nombre d'inscrits avec répartition conducteurs / passagers, Nombre de passagers pris en charge, Utilisation du service par points d'arrêts, Nombre de garanties départ et retours déclenchés, voire le niveau de performance du dispositif (c'est-à-dire temps d'attente des passagers (minimum, maximum et moyen), régularisé, ponctualité, temps et parcours) ...

Le lauréat devra fournir au service en charge des transports terrestres un suivi trimestriel de ces statistiques. Il peut être force de proposition concernant le mode d'extraction et le suivi des données du dispositif.

En parallèle de la preuve de concept, une étude sur le déploiement du covoiturage en Polynésie française sera menée par le service en charge des transports terrestres à compter 1^{er} trimestre 2024. Le lauréat de l'étude aura accès aux données du lauréat du présent appel à projets.

3.9 Evaluation des conducteurs et passagers

L'application devra prévoir un système d'évaluation des conducteurs et passagers, fondé sur une évaluation des trajets effectués précédemment. Ce système d'évaluation sera modéré par un administrateur.

3.10 Garantie de trajet

La solution proposée doit permettre de sécuriser le parcours utilisateurs en proposant une garantie départ/retour pour les passagers en cas de carence de conducteurs (dans les deux heures maximum précédent un trajet prévu).

Lorsqu'aucune autre solution n'est disponible, elles sont assurées par des titres de transport en commun, des services de taxis ou par tout autre moyen. La garantie est quant à elle déclenchée après un nombre de minutes définis avec la collectivité, de manière à assurer le temps d'attente maximal visé et un budget supportable dans le marché.

Le candidat peut être force de proposition dans la définition du service à mettre en place. Il présentera et détaillera dans son offre la solution qu'il propose pour répondre à cet objectif.

4 Communication et animation

4.1 Communication

La collectivité souhaite maîtriser la communication autour du service, avec une charte graphique structurante qui sera définie avec le lauréat de l'appel à projets.

Le lauréat conseille le service en charge des transports terrestres quant à la définition et la création d'un kit de communication et d'outils marketing. Au lancement du projet, il exprimera son besoin pour la création de ce kit, qui sera financé dans le cadre du présent appel à projets.

Le kit comprendra notamment a minima :

- Une charte graphique,
- Une affiche d'information voyageur pour affichage aux arrêts,
- Un guide complet d'utilisation du service,
- Un macaron conducteur et sa notice, à coller à l'arrière du véhicule,
- Un pochoir pour effectuer le marquage au sol permettant de signaler les places de stationnement réservées aux covoitureurs,
- Une représentation des lignes (carte simplifiée),
- Des affiches,
- Un spot publicitaire vidéo et radio pour diffusion multisupports.

La convention relative au présent appel à projets stipulera le montant alloué à la communication (conception, production des outils, diffusion média...) que le lauréat devra mettre en œuvre.

Le lauréat sera en charge de la promotion du service de covoiturage avec ce kit de communication.

Les candidats peuvent être force de proposition pour la composition du kit de communication.

4.2 Animation

Le lauréat assure le développement de la communauté d'utilisateurs tout au long de la prestation.

Il assure l'animation auprès d'un panel de partenaire. Il peut néanmoins, être force de proposition pour l'animation du dispositif.

4.3 Infrastructures

Le lauréat peut conseiller la collectivité concernant l'aménagement des infrastructures de covoiturage à réaliser sur le domaine public (arrêts, parking relais, point d'attente, point de dépôt, voies réservées...).

Le lauréat pourra identifier a minima 10 points de covoiturage auprès de partenaires et se charger de les matérialiser, notamment avec le pochoir prévu au 4.1.

5 Assistance aux utilisateurs

Le lauréat doit prévoir un « support utilisateur » destiné à répondre à toutes questions des utilisateurs. Ce support se décompose à minima en deux parties, comprenant d'une part une « hotline » et un service client.

Il devra laisser un accès direct de la Direction des transports terrestres, à la base de données des réclamations et questions des utilisateurs du service.

Le candidat précise dans son mémoire technique les engagements pour assurer ce support utilisateur.

5.1 Hotline

La hotline a pour objectif de garantir le trajet des utilisateurs. En cas d'imprévu, tel que le désistement d'un conducteur ou encore l'absence de conducteur, le lauréat doit apporter une solution en urgence aux utilisateurs du service.

5.2 Service client

Le lauréat doit mettre en place un service client permettant aux utilisateurs de contacter le service en cas de nécessités et besoins particuliers.

Le lauréat accorde un accès consultatif de ce service à l'acheteur public tout au long de la prestation.

6 Bilan de la preuve de concept

Le lauréat devra établir, à mi-parcours et au terme de la prestation, soit tous les six mois, un bilan de l'expérience. Ce bilan comprend notamment les données de fonctionnement du dispositif prévues aux sections 3.10 ; 5 et 7.4.

Les données de ce bilan seront analysées par le service en charge des transports terrestres au terme de la prestation.

Le lauréat fournit un rapport d'analyse regroupant l'ensemble des données et statistiques du dispositif :

- Statistiques relatives aux performances de l'application :
 - En cohérence avec les indicateurs définis en réponse aux prescriptions du point 3.2.
- Statistiques relatives à l'activité de l'application :
 - Nombre de connexions quotidiennes par plage horaire, avec possibilité d'affiner :
 - En ne comptabilisant sur une même journée qu'un seul accès par adresse IP,
 - En ne comptabilisant pas les accès de type robot.
 - Informations relatives aux différentes pages visionnées (nombre...) et aux temps de session,
 - Informations relatives à la provenance informatique des visiteurs (modes d'accès),
 - Identification des accès de type rebond.
- Statistiques relatives aux utilisateurs de l'application :
 - Nombre de connexions en différenciant les origines géographiques des adresses IP,
 - Nombre total d'utilisateurs s'étant connectés au moins une fois, deux fois, etc. sur une période donnée, et ayant lancé une recherche,
 - Nombre d'inscrits,
 - Nombre de désinscriptions,
 - Nombre d'inscrits inactifs pendant un laps de temps donné,
 - Nombre de requêtes effectuées (recherche de trajets),
 - Nombre de requêtes en cours d'exécution et abandonnées avant terme.
- Statistiques relatives aux trajets enregistrés et au moteur de recherche :
 - Informations relatives à la typologie des trajets enregistrés (origines-destinations, distance, ponctuels ou réguliers, passager ou conducteur ou les deux...) et aux nombres de trajets en ligne à une date donnée,
 - Informations relatives aux types de recherche effectuées (origines-destinations, distance, ponctuels ou réguliers, passager ou conducteur ou les deux...),
 - Informations relatives aux résultats affichés : nombre de requêtes infructueuses, nombre de trajets proposés...

- Informations relatives aux nombres d’alertes SMS, d’alertes e-mails...
- Statistiques relatives aux événements :
 - Nombre d’événements créés,
 - Nombre de trajets déposés en lien avec ces événements,
 - Etc.
- Statistiques relatives aux garanties de trajets :
 - Hotline ;
 - Commande de trajets retours si le conducteur ne s’est pas présenté.

Le candidat doit indiquer précisément dans son offre quelles données statistiques et quels indicateurs son application peut produire et avec quelles limites et contraintes éventuelles (niveau de précision, temps de traitement...). Il peut être force de proposition sur ce point.

7 Cadrage

Pour la mise en œuvre du présent appel à projets, le candidat doit respecter a minima les critères de cadrages détaillés ci-après.

7.1 Trajets concernés

L’application doit pouvoir couvrir la majorité des déplacements sur l’ensemble de la Polynésie française en fonction de l’offre et de la demande de covoiturage.

Devront être priorisés, les axes congestionnés spécialement aux heures de pointe. Le service peut également concerner les trajets en dehors des grands axes routiers et ainsi offrir des trajets inter et intra lotissements.

Le service doit permettre l’utilisation des places disponibles à bord des véhicules qui circulent sur les axes routiers polynésienne.

Les trajets de covoiturage s’effectuent d’un point A à un point B. Les arrêts ne sont pas définis pour cette preuve de concept. Cependant, tout au long de cette phase, il est permis aux covoitureurs de s’arrêter sur les emplacements réservés aux arrêts de bus, uniquement le temps pour un passager de monter ou descendre d’un véhicule, pour un trajet de covoiturage. Cette possibilité ne s’offre qu’aux conducteurs effectuant du covoiturage avec un véhicule muni du macaron prévu à cet effet.

Le stationnement sur les arrêts de bus demeure interdit.

Ainsi l’application mobile offrira une solution qui devra capter les flux quotidiens sur ces axes, qu’ils soient réguliers ou de transit, tout en s’intégrant dans le contexte local.

7.2 Coûts

Le partage de frais est entendu comme un échange financier entre le conducteur et le(s) passager(s).

Les frais sont limités au partage des coûts liés au trajet réalisé en commun (essence, assurance, entretien) rapportés à la distance parcourue.

Dans le cadre du présent appel à projets, le passager ne participe pas directement au partage de frais du trajet. Le prix d’un trajet pour un passager sera supporté par la collectivité, dans la limite de l’enveloppe budgétaire allouée au présent appel à projets. En ce sens, la subvention prévue à cet effet, permettra notamment la gratification du conducteur par un système intégré dans la plateforme.

La gratification correspond à l’échange financier, soit le prix d’un trajet pour un passager, qui est ici supporté par la collectivité.

Pour le présent appel à projets, le prix du trajet n’excèdera pas les tarifs décrit dans le tableau ci-dessous :

Le coût total du trajet est fixé à 20 F par kilomètre. Les frais étant partagés entre le conducteur et un passager, ce coût est divisé par le nombre de passagers.

Nombre de passagers (avec le conducteur)	Tarif pris en charge par la collectivité	Bonus conducteur	Commission
1 conducteur 1 passager	10 F CFP / km		5% sur le tarif total d'un trajet
1 conducteur 2 passagers	7 F CFP / km	10 F CFP	5% sur le tarif total d'un trajet
1 conducteur 3 passagers	5 F CFP / km	20 F CFP	5% sur le tarif total d'un trajet

Exemple :

- 1) Un trajet de 60 kilomètres avec trois passagers.
 - $5 F \times 60 km = 300 F$ par passager ;
 - $300 F \times 3 passagers = 900 F$ pour 3 passagers ;
 - Application d'un bonus conducteur de 20 F Cfp

Un total de 920 F devra en principe être reversé au conducteur via l'application mobile pour un trajet de covoiturage effectué sur 60 kilomètres.

La plateforme récolte une commission jusqu'à 5% des 920 F Cfp, soit 46 F Cfp.

Aussi, le partage de frais du trajet du covoiturage perçu par le conducteur sera au maximum de 874 F Cfp dans le présent exemple.

A partir de deux passagers, un bonus de 10 F CFP sera notamment versé au Conducteur par Passager supplémentaire. Ce bonus correspond à une incitation financière pour le remplissage d'un véhicule.

Le tarif décrit à la présente section peut faire l'objet d'un ajustement de la part du lauréat, dans ce cas, cet ajustement fera l'objet d'une présentation décrite dans le mémoire technique.

Au cours de la prestation, le lauréat pourra proposer des ajustements à la gratification du conducteur, qui devront être soumis et autorisés par le service en charge des transports terrestres. Ces ajustements devront être motivés par le lauréat et seront soumis à l'approbation du service en charge des transports terrestres.

Les candidats qui démontreront leur capacité à rechercher d'autres financements pour abonder le financement du dispositif seront valorisés.

Ainsi si d'autres financements permettent d'alimenter le dispositif, la collectivité se réserve le droit de réviser sa participation financière à la baisse, voir le retrait de cette participation.

Pour être éligible à une gratification un conducteur ne peut faire plus de 4 trajets par jour et ne peut transporter plus de 3 passagers à chaque trajet. Tout trajet supplémentaire par jour, effectué en covoiturage par un conducteur, ne fera pas l'objet d'une gratification. Il en est de même pour tout passager supplémentaire.

Pour cette preuve de concept, les trajets des membres d'un même foyer, parents et enfants mineurs, ne seront pas assimilés à des trajets de covoiturage et ne pourront ainsi donner lieu à gratification.

7.3 Contrôle des fraudes

L'application doit prévoir un système de contrôle de fraude. A cet effet, le lauréat peut tenir un registre de preuve de covoiturage permettant de centraliser les preuves de covoiturage.

Ce système doit permettre de s'assurer qu'un conducteur covoiture avec un ou plusieurs passagers.

Il peut se faire par un système d'émission de photographie par le conducteur et par le(s) passager(s) effectuant un trajet de covoiturage dans les minutes suivant le début du trajet de covoiturage ou encore par la co-validation du trajet entre le conducteur et son(ses) passager(s) via un flash d'un QR Code ou tout autre moyen.

Le candidat décrit la mise en place de ce système dans son mémoire technique.

7.4 Performances attendues de la solution

Le dispositif doit être a minima performant sur les points suivants :

7.4.1 Disponibilité

Le lauréat doit s'assurer du bon fonctionnement et de la disponibilité du service 7j/7 et 24h/24. Le taux de disponibilité de la plateforme, doit être supérieur à 99 %.

Il appartiendra au lauréat de mettre en place un outil de monitoring permettant à la maîtrise d'ouvrage de suivre le niveau d'opérationnalité de l'application.

Le candidat doit préciser dans son dossier de candidature :

- Les moyens techniques et humains mis en œuvre pour atteindre ces objectifs,
- Son processus de surveillance et d'autocontrôle,
- Les modalités de fonctionnement de l'outil de monitoring proposé.

La Direction des transports terrestres doit être avertie en temps réel dès lors que l'application mobile est indisponible. Cette donnée sera notamment remontée dans les tableaux de bord.

7.4.2 Nombre d'utilisateurs simultanés

Le dispositif doit pouvoir être accessible et disponible au plus grand nombre d'utilisateurs simultanément.

7.4.3 Temps de réponse

Il est demandé au candidat de porter une attention particulière au temps de réponse des requêtes des utilisateurs qui doivent être réduites autant que possible.

7.5 Planning de réalisation

Le planning prévisionnel de l'expérimentation s'organisera autour des dates suivantes :

- 2^{ème} quinzaine de janvier 2024 : Lancement du service ;
- Avril 2024 : Plateforme totalement opérationnelle et remontée statistiques ;
- Juillet 2024 : Remontée statistiques ;
- Août 2024 : Premier bilan de la preuve de concept ;
- Octobre 2024 : Remontée statistiques ;
- Janvier 2025 : Remontée statistiques ;
- Février 2025 : Bilan final de la preuve de concept et remonté statistiques.

8 Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD)

Chaque partie au contrat est tenue au respect des règles relatives à la protection des données à caractère personnel auxquelles elle a accès pour les besoins de l'exécution du contrat. Ces règles sont

issues du Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 ci-après désigné « le règlement européen sur la protection des données », reprises en Annexe 1.

9 Eligibilité des projets

Les conditions d'éligibilité sont définies conformément aux dispositions suivantes.

9.1 Bénéficiaires éligibles

Pourront répondre au présent appel à projets, seules ou en groupement, les entreprises (quel que soit leur statut juridique), associations qui :

- Sont à jour de leurs obligations sociales et fiscales ;
- N'exercent pas une activité contraire à la probité et l'honneur au sens de la réglementation relative au transport routier avec chauffeur ;

peuvent répondre à l'appel à projets.

9.2 Règles d'éligibilité

Doivent impérativement être fournis :

- La fiche de renseignement remplie sur le porteur du projet et ses partenaires éventuels (annexes « Candidature Individuelle » ou « Candidature en groupement ») ;
- La déclaration sur l'honneur RGPD dûment complétée et signée ;
- Le mémoire technique :
 - Note synthétique (2 pages maximum) sur la compréhension et la définition du covoiturage ainsi que les enjeux et la stratégie de développement des trajets réalisés en covoiturage en Polynésie française
 - Description de l'interface de l'application envisagée (maquette proposée de l'application hors proposition de charte graphique) ;
 - Description des objectifs atteignables qui pourront être valorisés dans le cadre de l'enveloppe bonus du présent appel à projets ;
 - Programme spécifique pour les JO 2024 ;
 - Réponse aux critères du présent appel à projets ;
 - Calendrier prévisionnel d'exécution ;
 - Curriculum Vitae des porteurs de projets et des intervenants éventuels ;
 - L'assistance utilisateur (hotline, service client) ;
 - Les aspects financiers :
 - La ventilation des sommes ;
 - Le détail du coût du kilomètre pour 1 passager et pour 3 passagers ;
 - Le détail du système de contrôle des fraudes.

Le candidat admis à la procédure de redressement judiciaire instituée par l'article L.621-1 du code de commerce dans sa rédaction en vigueur en Polynésie française produit à l'appui de sa candidature les pièces supplémentaires suivantes :

- La copie du ou des jugements prononcés.
- Lorsqu'il est en période d'observation, une attestation du juge commissaire l'habilitant à poursuivre ses activités pendant la durée prévisible de l'exécution du marché.

Les projets reçus hors délais, incomplets ou ne respectant pas les formats demandés ne sont pas recevables.

Ne pourront être retenus que des candidats qui répondront à tous les critères obligatoires.

Le respect de l'ensemble des critères obligatoires est considéré comme acquis lors de la réponse à l'appel à projets.

9.3 Critères d'évaluation et processus de sélection

Les projets seront sélectionnés sur la base des critères suivants :

Les projets seront notés sur 100 conformément à la grille d'évaluation des projets :

Critère Prix – 40 points	Critère Valeur Technique – 60 Points
Coût global de structure et fonctionnement « de la prestation » hors gratification des frais du conducteur supportés par la collectivité.	Sous-critère 1 : Capacité du lauréat à rechercher des financements extérieurs. (15 points)
	Sous-critère 2 Qualité technique, humaine et organisationnelle du porteur de projet pour répondre aux critères de l'appel à projets. (30 points)
	Sous-critère 3 Qualité et ergonomie de l'interface humain machine de l'application mobile (15 points)

Afin de ne retenir que des solutions de qualité suffisante, toute solution avec note inférieure à 40 sera écartée.

10 Les prix de l'appel à projets

Le budget et modalités de subvention du présent appel à projets sont définis ci-après.

10.1 Le budget prévisionnel et modalités de subvention

L'appel à projets est doté d'une enveloppe financière maximale de cinquante millions francs CFP (50 000 000 F CFP), pour la convention initiale.

La Polynésie française entend allouer comme suit :

Pour 2024 :

- Vingt millions francs CFP (20 000 000 F CFP) à l'attribution de l'appel à projets dont ;
 - Dix millions francs CFP (10 000 000 F CFP) destinés à la fourniture et l'initialisation de l'application ;
 - Sept millions francs CFP (7 000 000 F CFP) destinés à la partie communication et animation ;
 - Trois millions francs (3 000 000 F CFP) au titre du versement de l'indemnité kilométrique ;
- Une enveloppe de cinq millions francs CFP (5 000 000 F CFP) destinée à la partie communication, le bénéficiaire devra présenter ses factures afin de justifier les dépenses liées à la subvention ;
- Une enveloppe de cinq cent mille francs CFP (500 000 F CFP) conditionnée à la fourniture des tableaux de bord, attestant du bon fonctionnement de l'application sur la base des données prévues aux points : 3.10 ; 5 et 7.. au mois de Août 2024 (1^{ère} partie) ;
- Une enveloppe de vingt millions francs CFP (20 000 000 F CFP) pour la gratification des conducteurs dont :
 - Dix-huit millions francs CFP (18 000 000 F CFP) au titre du versement de l'indemnité kilométrique, sur présentation d'un état des trajets effectués en covoiturage ;
 - Deux millions francs CFP (2 000 000 F CFP) au titre de bonus pour les conducteurs transportant plusieurs passagers, sur présentation d'un état des trajets effectués en covoiturage avec un ou plusieurs passagers à bord d'un même véhicule.

Pour 2025 :

- Quatre millions francs CFP (4 000 000 F CFP) destinés aux objectifs qui seront déterminés par la collectivité à la signature de la convention, qui donneront le droit au versement d'une prime d'intéressement à la fin de la preuve de concept ;
- Une enveloppe de cinq cent mille francs CFP (500 000 F CFP) conditionnée à la fourniture des tableaux de bord, attestant du bon fonctionnement de l'application sur la base des données prévues aux points : 3.10 ; 5 et 7.4. au mois de Février 2025 (2^{ème} partie).

11 Lien du porteur de projet avec la Polynésie française

La solution de covoiturage fournie dans le cadre de cet appel à projets reste la propriété du lauréat. Le porteur du projet reste maître de sa stratégie de covoiturage.

La Polynésie française pourra mettre fin à l'appel à projets en cours dans le cas où la solution de covoiturage et le porteur de projet ne respectent plus les critères de l'appel à projets, ses engagements récapitulés dans sa lettre d'engagement, ou si aucune action de covoiturage n'est enregistrée sur la Polynésie française de la part du porteur du projet pendant six mois consécutifs.

12 Durée de validité de la réponse à l'appel à projets

La durée de validité des réponses de chaque candidat ne pourra excéder 6 mois à compter de la date limite de remise des dossiers.

13 Renseignements complémentaires

Pour obtenir tous renseignements complémentaires qui leur seraient nécessaires, les candidats doivent faire parvenir au plus tard dix (10) jours avant la date limite de dépôt de l'appel à projets, une demande par mail à dt@transport.gov.pf.

Les réponses seront communiquées à tous les porteurs de projets qui se seront manifestés auprès de la Direction des transports terrestres par mail à dt@transport.gov.pf.

14 Adresse auprès de laquelle les candidatures doivent être envoyées.

Le dossier du candidat comporte les pièces mentionnées au point 9 et doit être envoyé à l'adresse suivante : dt@transport.gov.pf.

Les horaires d'ouverture de la DTT sont : 7h30 à 14h30 du Lundi à Jeudi / 7h30 à 13h30 le Vendredi.

Le Ministre des grands travaux,
de l'équipement,
*en charge des transports aériens,
terrestres et maritimes*



- Description du traitement de données à caractères personnel

Le lauréat est autorisé à traiter pour le compte de la collectivité les données à caractère personnel nécessaires pour mettre en œuvre la plateforme décrite dans le présent appel à projets.

La durée du traitement des données est de 6 jours.

- Obligations du lauréat

Le lauréat s'engage à :

- Traiter les données uniquement pour les seules finalités du traitement ;
- Traiter les données conformément aux instructions de la collectivité ;
- Garantir la confidentialité des données à caractère personnel traitées dans le cadre du présent contrat ;
- Veiller à ce que les personnes autorisées à traiter les données à caractère personnel s'engagent à respecter la confidentialité ou soient soumises à une obligation légale appropriée de confidentialité, reçoivent la formation nécessaire en matière de protection des données à caractère personnel, et prendre en compte, s'agissant de ses outils, produits, applications ou services, les principes de protection des données dès la conception et de protection des données par défaut.

Si le lauréat considère qu'une instruction constitue une violation du règlement européen ou du droit de l'Union ou du droit des Etats membres relatif à la protection des données, il en informe immédiatement la collectivité. En outre, si le lauréat est tenu de procéder à un transfert de données vers un pays tiers ou à une organisation internationale, il doit informer la collectivité avant le traitement, sauf si le droit concerné interdit une telle information pour des motifs importants d'intérêt public.

- Autorisation de désignation d'un autre prestataire

Le sous-traitant ultérieur est tenu de respecter les obligations du présent contrat pour le compte et selon les instructions de la collectivité. Il appartient au lauréat de s'assurer que celui-ci présente les mêmes garanties suffisantes quant à la mise en œuvre de mesures techniques et organisationnelles appropriées.

Le lauréat demeure pleinement responsable devant la collectivité de l'exécution par le sous-traitant ultérieur de ses obligations.

- Droit d'information des personnes concernées

Il appartient au lauréat de fournir l'information aux personnes concernées par les opérations de traitement au moment de la collecte des données.

- Exercice des droits des personnes

Le lauréat s'acquitte de son obligation de donner suite aux demandes d'exercice des droits des personnes concernées : droit d'accès, de rectification, d'effacement et d'opposition, droit à la limitation du traitement, droit à la portabilité des données, droit de ne pas faire l'objet d'une décision individuelle automatisée (y compris le profilage).

- Notification des violations de données à caractère personnel

Le lauréat assurera le traitement de toute violation de données à caractère personnel dans un délai maximum de 48 heures après en avoir pris connaissance et par le moyen qu'il aura défini dans ses conditions générales d'utilisation.

Cette notification est accompagnée de toute documentation utile afin de permettre à la collectivité, si nécessaire, de notifier cette violation à l'autorité de contrôle compétente.

La notification contient au moins :

- La description de la nature de la violation de données à caractère personnel (catégories et nombre approximatif de personnes concernées par la violation et d'enregistrements de données) ;
- Le nom et les coordonnées du délégué à la protection des données ou d'un autre point de contact ;
- La description des conséquences probables de la violation de données à caractère personnel ;
- La description des mesures prises ou que le responsable du traitement propose de prendre pour remédier à la violation de données à caractère personnel, y compris, le cas échéant, les mesures pour en atténuer les éventuelles conséquences négatives.

Si, et dans la mesure où il n'est pas possible de fournir toutes ces informations en même temps, les informations peuvent être communiquées de manière échelonnée sans retard indu.

Après accord de la collectivité, le lauréat communique, au nom et pour le compte la collectivité, la violation de données à caractère personnel à la personne concernée dans les meilleurs délais, lorsque cette violation est susceptible d'engendrer un risque élevé pour les droits et libertés d'une personne physique.

La communication à la personne concernée décrit, en des termes clairs et simples, la nature de la violation de données à caractère personnel et contient au moins les mêmes éléments que la notification ci-dessus.

- Aide du lauréat dans le cadre du respect par la collectivité de ses obligations

Le lauréat aide la collectivité pour la réalisation d'analyses d'impact relative à la protection des données ainsi que pour la réalisation de la consultation préalable de l'autorité de contrôle.

- Mesures de sécurité des données à caractère personnel

Le lauréat s'engage à mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes :

- La pseudonymisation et le chiffrement des données à caractère personnel ;
- Les moyens permettant de garantir la confidentialité, l'intégrité, la disponibilité et la résilience constantes des systèmes et des services de traitement ;
- Les moyens permettant de rétablir la disponibilité des données à caractère personnel et l'accès à celles-ci dans des délais appropriés en cas d'incident physique ou technique ;
- Une procédure visant à tester, à analyser et à évaluer régulièrement l'efficacité des mesures techniques et organisationnelles pour assurer la sécurité du traitement.
- Durée et modalités de conservation des données

La durée et les modalités de conservation des données sont les suivantes : date de fin du marché.

- Sort des données

Au terme de la prestation de services relatifs au traitement de ces données, le lauréat s'engage à transmettre, à la collectivité, les données essentielles.

A cet effet, le lauréat prévoit une mention au dispositif selon laquelle un utilisateur, consent à la conservation de ses données par la collectivité, dans le cadre où ce dernier développe un éventuel dispositif.

- *Délégué à la protection des données*

Le lauréat communique à la collectivité le nom et les coordonnées de son délégué à la protection des données, dès lors qu'il en aura désigné un conformément au règlement européen sur la protection des données.

- Registre des catégories d'activités de traitement

Le lauréat déclare tenir par écrit un registre de toutes les catégories d'activités de traitement effectuées pour le compte de la collectivité comprenant :

- Le nom et les coordonnées du responsable de traitement pour le compte duquel il agit, des éventuels autres prestataires et, le cas échéant, du délégué à la protection des données ;
- Les catégories de traitements effectués pour le compte de la collectivité ;
- Le cas échéant, les transferts de données à caractère personnel vers un pays tiers ou à une organisation internationale, y compris l'identification de ce pays tiers ou de cette organisation internationale et les documents attestant de l'existence de garanties appropriées le cas échéant ;
- Une description générale des mesures de sécurité techniques et organisationnelles, y compris entre autres, selon les besoins :
 - La pseudonymisation et le chiffrement des données à caractère personnel ;
 - Des moyens permettant de garantir la confidentialité, l'intégrité, la disponibilité et la résilience constantes des systèmes et des services de traitement ;
 - Des moyens permettant de rétablir la disponibilité des données à caractère personnel et L'accès à celles-ci dans des délais appropriés en cas d'incident physique ou technique ;
 - Une procédure visant à tester, à analyser et à évaluer régulièrement l'efficacité des mesures techniques et organisationnelles pour assurer la sécurité du traitement.
- Documentation

Le lauréat met à la disposition de la collectivité, la documentation nécessaire pour démontrer le respect de toutes ses obligations et pour permettre la réalisation d'audits, y compris des inspections, par la collectivité ou un autre auditeur qu'il a mandaté, et contribuer à ces audits.