

MAAS MONTPELLIER MÉTROPOLE : CAS D'USAGE F-TOTEM

RENCONTRES NATIONALES DU MAAS

22/1/2025

PÔLE MOBILITÉS



MAAS MONTPELLIER MÉTROPOLE : CADRE CONTRACTUEL

- **Contexte** : DSP avec une Société Publique Locale (TaM) à laquelle est déléguée l'exploitation du MaaS 3M (contrat 2024-2031)
- **Objectif** : intégrer l'ensemble des services de mobilité, publics comme privés, subventionnés ou non, dans le compte unique TaM
- **Cadre** : TaM agit en tant que MSP principal, centralisant la gestion des paiements (et ainsi générant une facturation unique pour l'utilisateur)
- **Concrètement plusieurs possibilités** :
 - Pour e-totem : TaM en tant que eMSP, E-Totem en tant que CPO
 - Pour d'autres cas (autopartage) : l'opérateur reste exploitant direct mais sera contractuellement lié au compte unique
- **Dans tous les cas un cadre contractuel incluant**
 - Contrat de prestations spécifiques
 - Modalités de paiement
 - SLA et indicateurs de performance
 - Échange de données entre TaM et le fournisseur de services conformément au RGPD (via API cryptées)

ORIGINES DU PROJET

- Montpellier Méditerranée Métropole est membre d'un groupement régional (départements, Toulouse et Montpellier Métropole à l'échelle de la région Occitanie), Révéo, lui permettant de proposer et exploiter un service de recharge pour véhicules électriques sur son territoire (68 bornes, 134 Points de charge).
- Dans le cadre de ce groupement, le marché de fourniture, gestion et exploitation de bornes est confié à l'entité Bouygues Energies et Services.
- Les évolutions du business model associé à cette activité ont encouragé un certain nombre de collectivités à proposer un Appel à Initiatives Privées sur le territoire. A l'issue de celui-ci et en échange d'une convention d'occupation de domaine public sur 15 ans (et dans l'autre sens d'une redevance par point de charge), la structure E-Totem propose un service de recharge sur le territoire, sans plus aucun impact de fonctionnement ou d'investissement en dépense pour la collectivité.
- Projet présenté aux maires en rencontres territoriales de décembre 2023 insistant sur deux aspects :
 - Process décentralisé avec validation des implantations par le maire de la commune concernée directement
 - Arrêt de Révéo une fois atteinte une masse critique de mises en service → 31/12/2024

CADRAGE DE LA DEMANDE MAAS DANS LE RC



16 juin 2022

Article 1 – Contexte

Ainsi, la collectivité poursuit une logique forte de développement de son compte mobilité unique, comptant sur l'ensemble de son mix mobilité pour atteindre ses objectifs de report modal. L'ensemble des services de mobilité devront à moyen terme être intégrés dans un socle commun multimodal, armature construite en ce sens par le délégataire de Transport en commun, notre Société Publique Locale TaM. Il s'agira de proposer via un unique compte mobilité l'accès à l'ensemble des solutions de mobilité alternative du territoire, y compris donc les potentialités de recharge pour véhicules électriques sur l'espace public (chaque service conservant sa tarification propre – sous réserve d'accords permettant la mise en place d'une tarification intermodale).

Article 5 -Modalités de sélection des candidats

Appréciation du contenu

Accessibilité du service	Les mesures mises en place pour encourager l'intermodalité de ses usagers seront détaillées, et notamment la mise à disposition dans le cadre de la politique intermodale métropolitaine de MaaS.
Intégration multimodale	Chaque candidat précisera dans quelle mesure et sous quelles modalités il est en capacité de mettre à disposition l'ensemble des données relatives à son service, afin d'alimenter le système d'information multimodal en temps réel développé par Montpellier Méditerranée Métropole dans le cadre de son MaaS.

LE PROJET : SYNTHÈSE

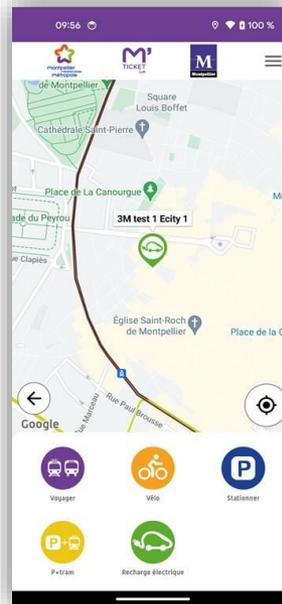
I. Déploiement massif et rapide

- **600 points de charge déployés en deux phases:**
- **473 points mis en service d'ici à juillet 2025, puis**
- **127 points de charges pour projets ultérieurs (Girac, Genneveaux, ...)**

- Couverture géographique des **31 communes : au moins 1 station/4 points de charge**
- **Offre disséminée sur le territoire : au moins 1 station rapide par pôle territorial**

II. Parcours client : Offre intégrée au Maas

- **La Métropole est un propre MSP** => il facture ses clients
- **e-Totem se charge de l'ensemble des développements techniques** pour permettre la transmission des données entre le CPO (e-Totem) et le MSP (3M) – équipe tech experte dédiée au projet
- **Parcours client simplifié** avec une unique application pour l'ensemble des services liés à la mobilité => App M'Ticket



III. Politique Tarifaire : Gratuité

- **Gratuité du service** en mode Eco (charge lente) pour tous les Montpelliérains porteurs de la carte M'Ticket sur la durée de la concession
- **Une tarification compétitive** pour tous les usagers sur l'ensemble des typologies de bornes
- **Une tarification très attractive** sur les bornes accélérées et rapide pour les porteurs de la carte M'Ticket

TARIFICATION

Une tarification compétitive et très attractive grâce au Pass Gratuité

La recharge en mode éco gratuite

S'intégrant à la démarche de **stratégie mobilité** portée par la Métropole, **e-Totem propose la gratuité une fois par jour sur son parc de bornes e-City en mode éco pour les Métropolitains détenteurs d'un Pass gratuité complété de l'Option mobilité gratuite.**



Des tarifs préférentiels sur les recharges normales et rapides

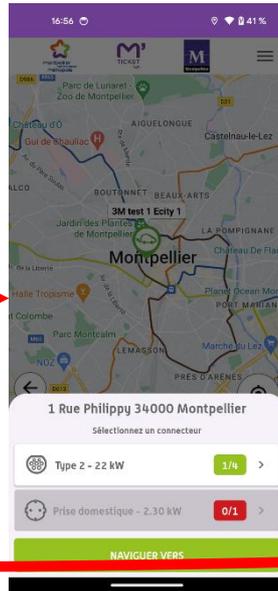
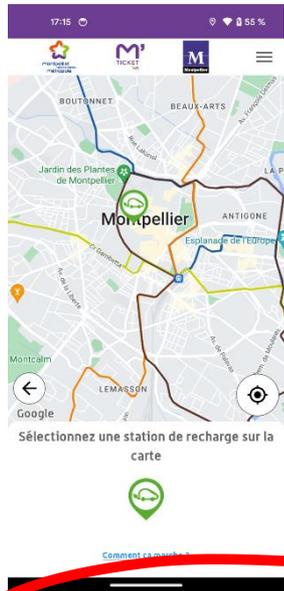
Par ailleurs, les détenteurs d'un Pass gratuité + Option mobilité bénéficieront de tarifs préférentiels sur l'ensemble des types de charge, depuis les bornes e-City et e-Fast.

TYPE DE BORNE	MODE	PUISSANCE KW	TARIFS AVEC UN PASS GRATUITÉ + OPTION MOBILITÉ	TARIFS POUR TOUS (AVEC OPTION MOBILITÉ POUR UNE UTILISATION SUR M'TICKET)	OCCUPATION EN FIN DE CHARGE	
					Franchise	Prix au 1/4 h
E-CITY	Eco	3,7 kW	Gratuit *	0,35 €	10 mn de franchise après la fin de la charge	1 €
	Normal	7,4 kW	0,20 €	0,45 €		
	Boost	22 kW	0,20 €	0,45 €		
E-FAST	Eco	50 kW	0,35 €	0,49 €	10 mn de franchise après la fin de la charge	3 €
	Normal	100 kW	0,45 €	0,59 €		
	Boost	150 kW	0,45 €	0,59 €		

* Une fois par jour



PARCOURS GRATUITÉ CHARGE ECO



Tom
montpellier 3m

Bill à l'attention:
Identifiant utilisateur: [redacted]
Reçu n°: 0015437
Date d'émission: 15/10/2024 à 14:58
Date d'expiration: 15/10/2024 à 14:58

Libellé	Observations	Quantité	Taux de TVA	Prix TTC	
Recharge électrique	Charge lente, 0.58kWh, 0.00kWh/m	1	20.00%	0,00€	
				Total HT	0,00€
				Total TVA	0,00€
				Total TTC	0,00€

Mode de paiement: Prélèvement Date: 07/12/2024 TTC: 0,00€

LE SAV MUTUALISÉ

- Un numéro de téléphone unique pour l'accès à l'ensemble des services (numéro direct e-totem sur les bornes)
- SAV TaM :
 - *Si vous avez perdu un objet sur notre réseau vous devez contacter le services objets trouvés de la ville de Montpellier situé 1, place Georges Frêche à Montpellier au 04 67 34 70 00*
 - *Sinon veuillez patienter quelques instants*
 - *Vous souhaitez réserver votre voyage en transport à la demande composez le 1 pour être mis en relation avec le service RésaTaM*
 - *Votre appel concerne le suivi de votre forfait post-stationnement ou un avis de paiement émis sur votre véhicules composez le 2*
 - *Votre appel concerne un problème technique sur une borne e-totem composez le 3 pour être mis en relation avec l'assistance technique E-Totem*
 - *Pour toute autre question composez le 4 pour être mis en relation avec un conseiller Allo TaM du lundi au vendredi de 7h30 à 18h30 et le samedi matin de 9h à 12h*

INTEROPÉRABILITÉ RÉGLEMENTAIRE DE LA DONNÉE

jeu de données
Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques - IRVE

[Espace réutilisateur](#)

Description

Visualisation

Ressources (3)

Indicateurs qualité

Ressources communautaires

Documentation

Réutilisations

Notifications envoyées (9)

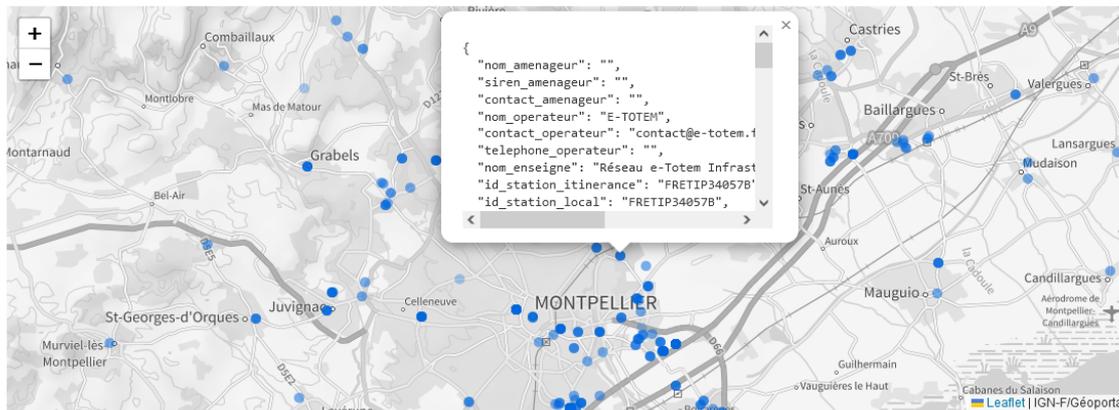
Discussions (20)

Ressources historisées

Autres jeux de données (40)

Aménageurs, collectivités, producteurs de données : [retrouvez ici la documentation complète pour référencer vos bornes.](#)

Visualisation



Visualisation de la ressource "Consolidation de la dernière version à date du schéma (v2.3.1) - 20241219".

data.gouv.fr

Données publiées par [data.gouv.fr](#)

Type de données
[Stations de réapprovisionnement de véhicules](#)

Licence
[Licence Ouverte – version 1.0](#)

🔌 Récupérer des détails sur ce jeu de données via un [appel à l'API](#)

[Voir sur data.gouv.fr](#)

Mots-clés

- borne-de-recharge
- bornes
- bornes-de-recharge
- electrique
- etablab-schema-irve-consolidation

Metropole

LE CONTRÔLE DES PLACES PAYANTES ÉQUIPÉES DE BORNES

1 - La délibération tarifaire du stationnement payant de la Ville de Montpellier

Régulation des places équipées de recharges de véhicules électriques

L'article L.2333-87 du Code Général des Collectivités Territoriales prévoit que le barème tarifaire peut être modulé en fonction de la durée du stationnement, de la surface occupée par le véhicule ou de son impact sur la pollution atmosphérique. Il peut prévoir une tranche gratuite pour une durée déterminée ainsi qu'une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers

Pour favoriser l'utilisation des véhicules électriques et hybrides rechargeables, la gratuité du stationnement sera accordée pendant le temps de charge sur les places équipées de bornes de recharges.

Le temps de charge est défini comme la période pendant laquelle s'opère le transfert d'énergie entre la borne et le véhicule. Le contrôle du transfert d'énergie sera réalisé par interrogation du système de distribution d'électricité.

En dehors du temps de recharge, l'utilisateur devra acquitter le stationnement selon le prix en vigueur dans la zone tarifaire (courte durée, moyenne durée, longue durée).

Les usagers bénéficiant d'une formule d'abonnement (résidents / salariés / etc), d'un forfait (artisans / aide à domicile / professionnels de santé / etc.), ou d'une exonération pour des motifs de service public, sont autorisés à stationner sur les places desservies par un dispositif de recharge uniquement pour effectuer une recharge électrique, en dehors de la période de transfert d'énergie, ces usagers sont assujettis à la tarification horaire applicable.

LE CONTRÔLE DES PLACES PAYANTES ÉQUIPÉES DE BORNES

2 – La signalétique réglementaire

Sur les places hors de la zone payante

B6a1 stationnement interdit



Panonceau M6i

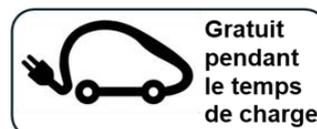


Sur les places dans la zone payante

B6b4 stationnement payant



Panonceau M6d1

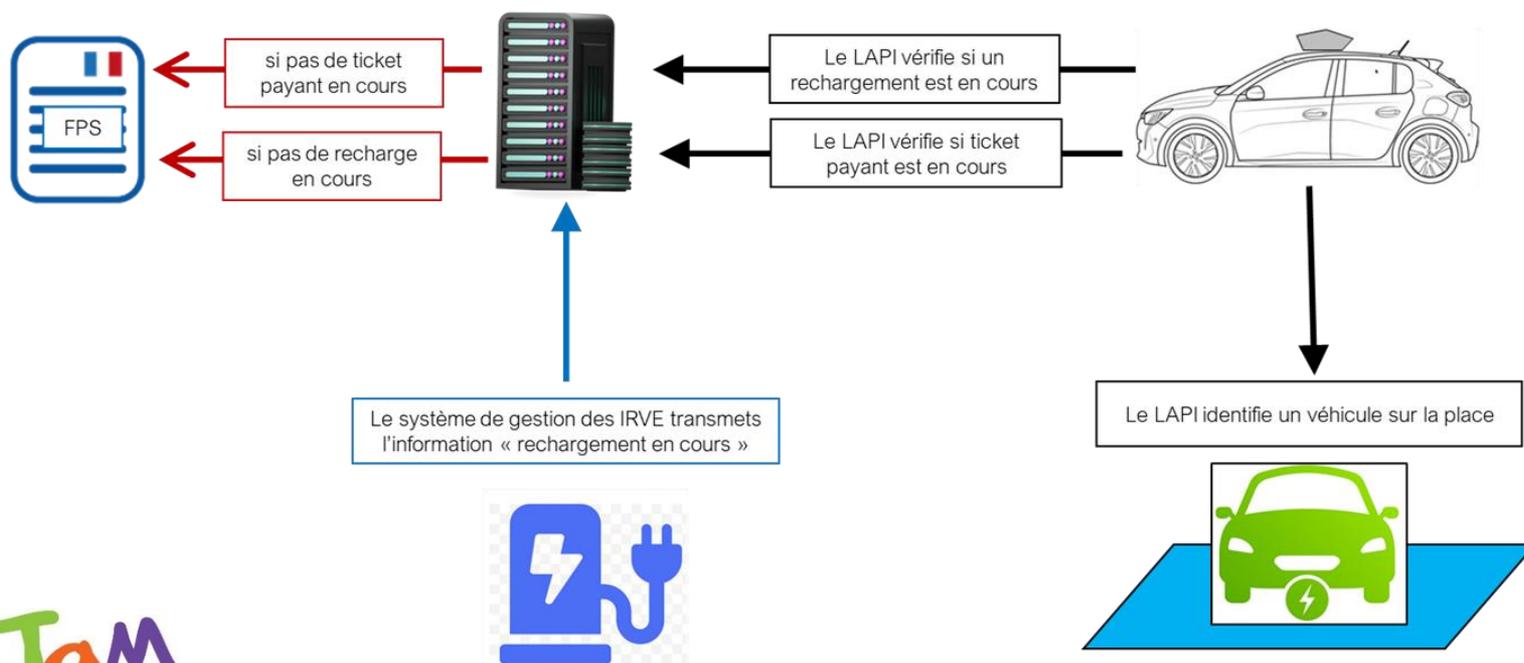


Hors charge :
Ticket obligatoire
Horodateur / M'ticket

LE CONTRÔLE DES PLACES PAYANTES ÉQUIPÉES DE BORNES

3 – La contrôle par véhicule LAPI

Le système LAPI voirie contrôle les véhicules qui utilisent la place équipée d'IRVE, les véhicules électriques sont autorisés à stationner pour la durée du rechargement (borne interfacée avec le serveur de tickets / LAPI)



ANNEXES

RENCONTRES NATIONALES DU MAAS

22/1/2025

PÔLE MOBILITÉS



INSERTION URBAINE



LES STATIONS (DESIGN ABF)

475 points de charge à terme

e-City



Station recharge normale (3 à 22kW par PDC)

102 stations : 42 stations 4 PDC + 30 stations 6 PDC

Localisation en cœur de ville pour usage urbain, parkings relais et au sein des communes (usage résidentiel en cas d'absence de parking privé)

125 points de charge à terme

e-Fast



Station recharge rapide (60 à 180kW par PDC)

25 stations 5 PDC

Localisation essentiellement en périphérie ou à proximité des pôles générateurs (grands axes routiers/zones d'activité)



Station VAE
¹⁵34 stations 3 PDC

LE MAILLAGE GLOBAL

Toutes les communes maillées.

Au moins 1 station rapide par secteur. « Mieux-Disant » en volume.

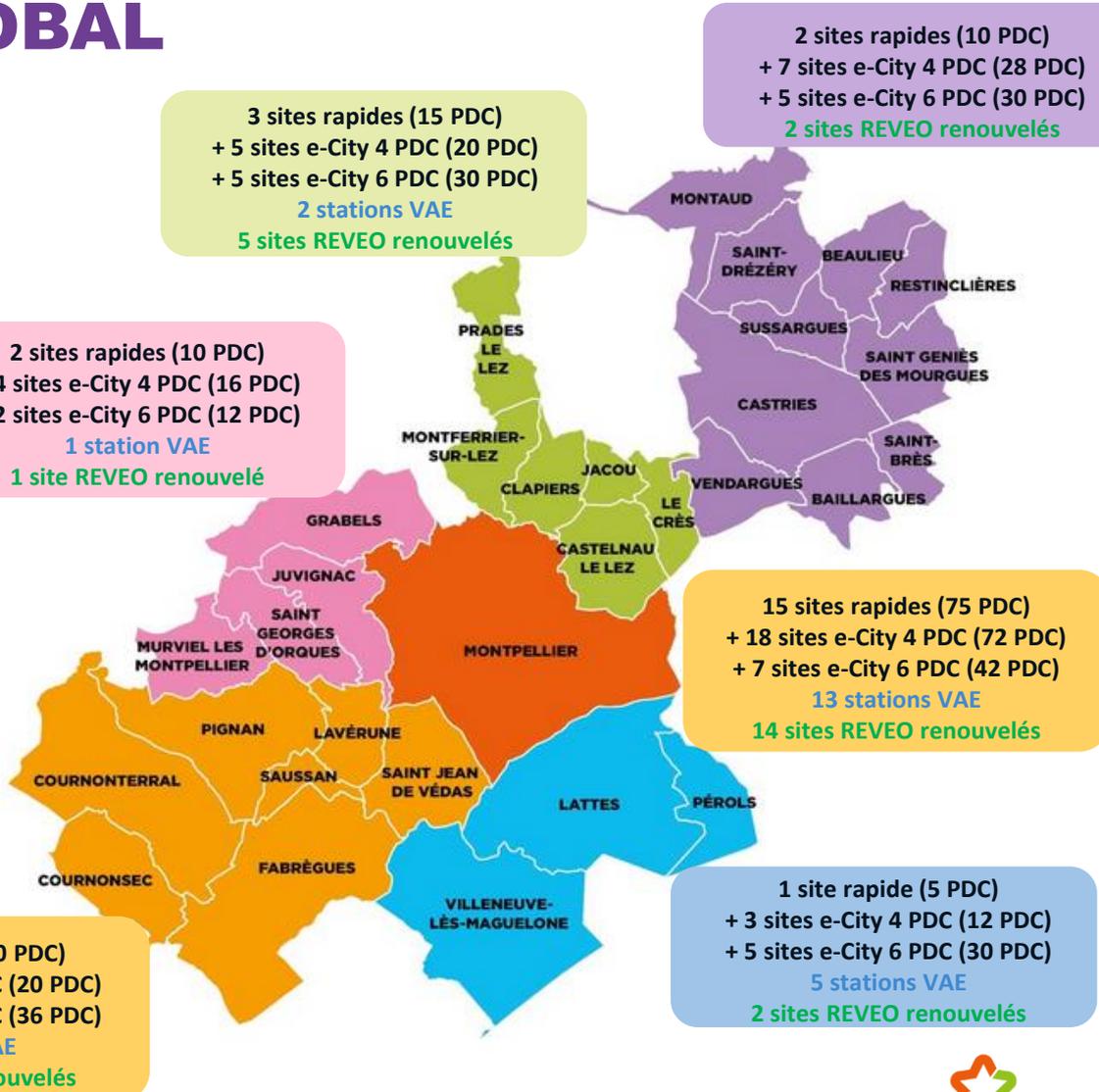
Déploiement sous 18 mois

125 PdC rapides, 475 PDC « normaux »

127 bornes proposées dans un second temps

100 pdc pour vae sur la Métropole

600 PDC total



REVEO : Renouvellement de 28 sites existants

