

COMMISSION
MOBILITÉS

**LES INFRASTRUCTURES DE
RECHARGE ELECTRIQUE :
UN LEVIER POUR LES
COMMUNES FACE AUX
ENJEUX DE LA ZONE A
FAIBLE EMISSION
MOBILITES (ZFE-M)**



Compte-rendu de la séance du mardi 6 décembre
2022

I INTERVENANTS

Bruno MILLIENNE, Député des Yvelines, Vice-président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, rapporteur de la mission flash sur les mesures d'accompagnement de la création de zones à faibles émissions mobilité.



🕒 Le mardi 6 décembre de 14h00 à 15h30

📍 En visioconférence

Élus référents :

- 👤 • Monique BOURDIER, maire de Bouleurs (77)
- Jean-Baptiste HAMONIC, maire de Villepreux (78)
- Grégoire de LASTEYRIE, maire de Palaiseau (91)



I ELEMENTS DE CONTEXTE

Les zones à faibles émissions mobilités (ZFE-m) se déploient progressivement en France depuis la loi TECV du 17 août 2015. Il s'agit d'une zone urbaine **dont l'accès est réservé uniquement aux véhicules les plus propres**, déterminés par des certificats qualité de l'air appelés vignette « Crit'Air ».

Alors que la pollution de l'air provoquerait environ 40 000 décès prématurés par an en France selon Santé Publique France, **leur déploiement relève d'un enjeu de santé publique** puisqu'elles démontrent leur efficacité dans la diminution des taux de dioxyde d'azote et de particules fines. Ainsi, depuis sa mise en place dans le périmètre intra A86 sur le territoire de la Métropole du Grand Paris, 50 000 personnes en moins auraient été exposées à des niveaux de dioxyde d'azote dépassant la valeur limite annuelle en 2021.

Elles ont dans un premier temps été instaurées par la loi LOM du 24 décembre 2019 dans les secteurs urbains où les valeurs limites de qualité de l'air sont dépassées, c'est-à-dire dans onze agglomérations. Elles s'appliquent désormais, depuis la loi Climat-Résilience du 22 août 2021, **à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants**, c'est-à-dire 45 agglomérations, **lesquelles doivent se conformer avant 2025**. Elles concerneront ainsi à terme 45% de la population française, voire considérablement plus en prenant en compte les habitants vivant en périphérie de ces zones ZFE-m et devant s'y conformer pour s'y rendre.

Pour le moment, les zones déjà en place n'interdisent que les Crit'Air 4 et 5, représentant moins de 10% de leur parc automobile. Néanmoins, entre l'augmentation du nombre de ZFE-m, l'abaissement progressif aux vignettes Crit'Air 2 et 3 et l'interdiction des véhicules thermiques d'ici 2030 dans la Métropole du Grand Paris, **l'accélération du verdissement du parc automobile devient urgente**.

Toutefois, la possession d'un véhicule propre Crit'Air 1 demeure **réservée à des personnes plutôt aisées** et la création de ces zones ne doit pas devenir une zone d'exclusion pour les personnes à revenus modestes et celles qui habitent dans des territoires périphériques aux ZFE-m. En 2019, d'après l'Insee, 38% des ménages les plus pauvres possédaient un véhicule classé

Crit'Air 4 ou 5 contre seulement 10% des ménages les plus aisés. **Les aides existantes relèvent de l'incitation plus que de la solidarité et la mission parlementaire d'information flash sur les mesures d'accompagnement à la mise en œuvre des zones à faibles émissions recommande un changement de paradigme.** En effet, le reste à charge moyen pour les ménages est d'environ 20 000€ pour un véhicule électrique, en fonction des aides locales cumulables, rendant impossible l'accès aux véhicules classés Crit'Air 0 ou 1 pour les ménages les plus précaires. Cette mission d'information flash préconise également un meilleur ciblage des aides et une avance des frais.

Cependant, l'accompagnement au changement de véhicule ne peut suffire et l'enjeu de l'installation de bornes IRVE (Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique) constitue également une des conditions importantes de la mise en place des ZFE-m. Bien que l'Île-de-France soit la région la mieux dotée de France en termes de points de recharges – 13 012 points publics en septembre 2022 selon Avere-France –, **elle est aussi celle comptant le plus de véhicules électriques** (avec 120 000 véhicules électriques et 67 000 véhicules hybrides rechargeables). Dans un contexte de forte expansion, avec 70 à 90% des parts de marché d'ici 2030, le déploiement de nouvelles bornes par les collectivités doit s'accélérer pour répondre aux besoins de leurs habitants et aux enjeux de la mobilité de demain. **À court terme, deux objectifs avant la fin de l'année ont été fixés.** L'objectif francilien du plan de développement de l'électromobilité de la mise à disposition de 12 000 IRVE publiques est d'ores et déjà atteint. Néanmoins, l'objectif de 100 000 bornes IRVE publiques sur le territoire métropolitain, fixé par la loi LOM, reste ambitieux, avec 67 000 bornes comptabilisées au 31 juillet dernier.

Depuis la loi LOM, les collectivités peuvent mettre en œuvre **un schéma directeur des Infrastructures de Recharge de Véhicules Électriques (SDIRVE)** pour définir les priorités de l'action des autorités locales afin de parvenir à une offre suffisante face à la demande, tant pour le trafic local que le trafic de transit. L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales (CGCT) précise ainsi que les communes sont légitimes à déployer des bornes de recharge « sous réserve d'une offre inexistante, insuffisante ou inadéquate sur leur territoire », **c'est-à-dire en cas de carence de l'initiative privée.** Ces bornes de recharge publiques représentent pour l'heure 7% des points de charge sur le territoire.

Ainsi, le SDIRVE se compose d'un **diagnostic de la mobilité électrique existante** et de son utilisation par le public, d'un **projet de développement** chiffré, d'un **calendrier de mise en œuvre** pour atteindre les objectifs fixés et d'un **dispositif de suivi et d'évaluation.** À cette fin, il est recommandé de prendre en compte les évolutions du parc automobile – notamment à partir des caractéristiques socio-démographiques du territoire –, les habitudes des citoyens du territoire en termes de loisirs et de courses et les flux migratoires saisonniers si le bassin d'accueil est touristique (par exemple, un

accroissement des besoins durant la période estivale sur le littoral et durant la période hivernale à la montagne). Le projet de schéma doit être soumis au préfet pour validation, tacitement accepté après un délai de deux mois.

Différentes aides financières, nationales ou locales, peuvent être sollicitées pour faciliter ces investissements. Le raccordement au réseau public d'électricité est pris en charge par une réfaction, à hauteur de 75% jusqu'au 31 décembre 2025 si l'installation se fait dans le cadre d'un SDIRVE. Ensuite, le **programme ADVENIR**, piloté par l'Avere-France, est doté d'une enveloppe de 100 millions d'euros pour prendre en charge jusqu'à 60% la fourniture et l'installation des points de recharge. Par ailleurs, **la Banque des territoires** peut co-financer l'élaboration des SDIRVE dès lors que sa réalisation est confiée à un cabinet externe. Elle propose également un financement sous forme d'un prêt jusqu'à 50% du besoin total en fonds propres pour le financement des coûts d'investissement liés à l'installation des IRVE (matériel, génie civil, main d'œuvre...) avec un taux d'intérêt variable (1 à 7%) et ajusté à l'utilisation réelle des infrastructures de recharge. Enfin, **les collectivités locales** peuvent être à l'initiative de dispositifs complémentaires. La région francilienne propose notamment une prise en charge de 50% des coûts d'installation d'infrastructures de recharge (cumulable avec ADVENIR dans une limite de 70 % des coûts engagés).

I POINTS PRINCIPAUX DES INTERVENTIONS ET ECHANGES

Les élus référents de la commission mobilités, Monique BOURDIER, maire de Bouleurs (77) et Jean-Baptiste HAMONIC, maire de Villepreux (78), ouvrent la séance.

Le cadre normatif du déploiement des infrastructures de recharge électrique est un enjeu essentiel dans le développement de la mobilité électrique. Il s'agit également d'un enjeu de santé publique alors que chaque année, 40 000 décès prématurés s'expliquent par la qualité de l'air.

Intervention de Clément Molizon, Délégué général de l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique (AVERE)

L'AVERE est l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique. Ses missions sont de promouvoir la mobilité électrique auprès de différents publics, d'informer (guides, baromètres) l'ensemble des parties prenantes, de défendre les intérêts communs des acteurs de cet écosystème et de fédérer tous les acteurs de la

mobilité électrique.

Elle a aussi créé une plateforme pédagogique (<https://www.je-roule-en-electrique.fr>) pour répondre aux questions du grand public. Par ailleurs, l'association porte également un programme de financement C2E (Certificat d'économie d'énergie).

Le cadre normatif

Les ZFE-m sont issues de la loi LOM (Loi d'orientation des mobilités). Elle impose leur création si les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'EPCI. Cela concerne sept nouvelles ZFE-m (les agglomérations de Aix-Marseille, Nice, Toulon, Toulouse, Montpellier, Strasbourg et Rouen). Plus récemment, la loi climat et résilience étend cette obligation à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants (ce qui concerne actuellement 33 nouvelles agglomérations).

Ainsi, 60% des Français vont être concernés mais seulement un tiers de ces derniers s'estime déjà informé ; l'enjeu de la sensibilisation est donc important. En outre, ces agglomérations ont une certaine liberté dans la fixation de leur calendrier d'exclusion progressive des véhicules les plus polluants et il n'y a donc pas d'homogénéité. Grenoble est la plus ambitieuse avec une exclusion prévue des véhicules Crit'Air 2 en 2025.

Pour accompagner le déploiement des véhicules électriques et la demande, les IRVE doivent se développer. À cette fin, le schéma directeur de développement des infrastructures de recharge (SDIRVE) a été mis en place depuis 2019. Il définit les priorités de l'action des autorités locales pour parvenir à une offre de recharge suffisante pour les véhicules électriques en concertation avec les gestionnaires de réseau de distribution concernés et les autorités organisatrices de la mobilité. Cette compétence IRVE est à la charge des communes (ou de l'EPCI si un transfert a été opéré) en cas d'une offre « inexistence, insuffisante ou inadéquate » ; la loi ne prévoit toutefois pas de séquençage entre l'adoption d'un SDIRVE et la mise en place d'une ZFE-m.

La mobilité électrique en France

La mobilité se développe dans un contexte de décarbonation des transports : au niveau européen, l'objectif est la neutralité carbone du continent d'ici 2050 avec la fin de la vente des véhicules légers en 2035. Au niveau français, les véhicules légers et les poids lourds thermiques seront interdits à la vente à partir de 2040, pour une décarbonation totale en 2050 également.

Par voie de conséquence, le nombre de véhicules électriques (VE) et hybrides ne va cesser de croître ces prochaines années. Plusieurs trajectoires existent, lesquelles tablent entre 10 et 20 millions de VE d'ici 2035 en circulation selon les scénarios. En l'état, le million de véhicules immatriculés a été franchi cette année, avec notamment 35 000 immatriculations sur le mois de novembre (+ 10,4% en un an) et 21,4% de part de marché en octobre. L'Île-de-France est largement en tête avec 240 000 VE, suivie

des régions AURA et PACA. Parmi les départements franciliens, Paris, les Hauts-de-Seine et les Yvelines rassemblent à eux trois la moitié des VE immatriculés dans la région.

La recharge électrique

De la même manière, les lieux de recharge augmentent aussi (presque 80 000 aujourd'hui), avec une progression de 50% en 12 mois, pour une moyenne de 115 points de charge pour 100 000 habitants.

Comme pour le nombre de VE, l'Île-de-France est largement en tête en nombre d'équipements. Toutefois, beaucoup de ces points de recharge ne sont pas des points de recharge rapide et la situation est plus équilibrée entre les régions sur le critère de la puissance installée (en KW).

En outre, beaucoup de communes ont transféré leur compétence aux syndicats d'énergie. Par exemple, le SIPPAREC dispose de la compétence transférée de 31 communes. Il compte 620 points de charge en service et en comptera 1 200 en 2023 selon son objectif. De son côté, le SIGEIF a augmenté de 70% ses points de charge en 12 mois. Il y a une vraie dynamique sur le territoire.

Enfin, des retours de terrain sont faits par ces collectivités et syndicats : une vigilance doit être maintenue sur le stationnement gênant, lequel a un impact très négatif sur l'expérience utilisateur mais engendre également des pertes pour le service de recharge. Un service de police doit veiller à ce respect. Par ailleurs, une vigilance doit également être tenue sur les redevances d'occupation du domaine public qui ont un impact direct sur les charges d'exploitation. En outre, il existe la problématique de la disponibilité du foncier sur la première couronne pour l'installation de hubs et enfin les enjeux d'harmonisation et de complémentarité entre les réseaux publics (réflexion en cours sous l'égide de la Région).

Intervention de Bruno Millienne, Député des Yvelines, Vice-président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, rapporteur de la mission flash sur les mesures d'accompagnement de la création de ZFE-m

Cette mission flash s'inscrit dans un contexte selon lequel il ne s'agit pas à proprement parler de l'arrêt des véhicules thermiques mais plus globalement de l'arrêt des énergies fossiles auquel il faut se préparer. Elle a été faite dans le but de rendre plus acceptable pour la population cette mesure, parfois perçue comme injuste. Elle met en avant trois axes principaux : le fait de renforcer l'information sur les ZFE-m et leur lisibilité nationale, le fait d'accélérer le déploiement des mobilités alternatives à la voiture dans les territoires impactés et le fait de mieux cibler les aides à l'acquisition d'un véhicule propre afin de passer d'une logique d'incitation à une logique de solidarité.

Plusieurs enseignements ressortent de cette mission :

- Au sujet de la communication, il s'agit de mettre en place **un guichet unique pour recenser l'ensemble des aides disponibles** au changement de véhicule vers un VE ou hybride.
- Au sujet de la dimension économique de la mise en œuvre de ces zones, il ne faut pas que cela soit un frein aux artisans et commerciaux qui n'ont d'alternatives, comme un boucher utilisant son véhicule frigorifique par exemple. Toutefois, une étude montre que 46% sont favorables au rétrofitage de leur véhicule.
- Au sujet de la dimension sociale de la mise en œuvre de ces zones, il s'agit d'abord de favoriser les alternatives à la voiture, **dont l'intermodalité et les parkings relais à l'entrée de ces zones**. Les plateformes de covoiturage et l'auto-partage sont également des pistes de d'amélioration, tout comme les voies réservées à ces usages et aux bus express pour les inciter. Enfin, pour les publics précaires, **le reste à charge ne doit être supérieur à 6 000 €**, auquel cas ils ne peuvent avoir la capacité d'acquérir un VE.

Ce rapport a été publié le 12 octobre. Suite à cette publication, le ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, Christophe Béchu, a annoncé plusieurs mesures dont la mise en place d'un **comité de suivi des ZFE-m** pour permettre un espace de discussion entre l'État et les collectivités, **l'harmonisation des règles entre ces zones**, la création d'un **groupe de travail sur les enjeux de l'acceptabilité sociale et les alternatives aux véhicules polluants** et la mise en place d'un **délégué interministériel ad hoc** comme interlocuteur unique.

De plus, les collectivités seront accompagnées. L'État mettra en place un système de contrôle automatisé en 2024, par lecture des plaques d'immatriculation. **Il est garanti que le produit de ces amendes sera reversé aux collectivités** (après déduction des frais de gestion de l'État) et enfin, une partie du fonds vert sera également fléchée dans l'aide à leur mise en place pour les collectivités.

Par ailleurs, pour renforcer l'acceptabilité de ces zones, il est prévu que la communication autour de ces zones soit orientée **principalement sur la santé publique et le nombre de morts prématurées dues à la pollution de l'air**, et non la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. Un groupe de travail sera également mis en place sur les ZFE maritimes ; les zones industrielles et zones aéroportuaires doivent également être soumises à des critères de pollution tout aussi contraignants pour partager l'effort. Par ailleurs, il est préconisé de d'abord délivrer des **sanctions « pédagogiques »** les six premiers mois, par exemple par la réception d'un document d'information, car beaucoup ne seront pas au courant malgré les communications faites. Dans un second temps, des sanctions pécuniaires pourront être établies. En outre, **pour les usagers occasionnels, il est prévu de mettre en place un carnet d'usage** (par exemple 12 passages par an dans ces zones, mais le choix reste discrétionnaire à l'échelle des collectivités). Le ministre propose une sorte de forfaitisation pour tous, où après un certain nombre de passages, tous seraient concernés par les restrictions.

Enfin, sur les aides au verdissement des véhicules, 7 000€ sont prévus pour 50% des Français les plus modestes, un dispositif de prêt à taux 0 est souhaité être mis en place ou encore la mise à disposition de VE par leasing à partir de 100€ par mois. La prime à la reconversion sera aussi majorée de 1 000€ si le bénéficiaire habite ou travaille dans une ZFE-m. Par ailleurs, pour les zones hors-ZFE-m, il est suggéré de créer des conseillers mobilités, au sein de chaque Maison France Services.

Questions et retours d'expérience des participants

L'objectif prévu des 100 000 bornes avant 2023 sera-t-il atteint ?

Clément Molizon pense que cet objectif sera atteint vers la fin du premier semestre 2023. Toutefois, cet objectif ne doit pas être absolu car il a été fixé en 2014 par la Commission Européenne avec la volonté d'un point de recharge pour 10 véhicules (ce qui est d'ailleurs déjà atteint si l'on compte uniquement les VE, et non les hybrides). Cet objectif ne dit rien de la puissance installée qui est pourtant tout aussi importante que le nombre de points de charge.

L'intercommunalité et les syndicats sont-ils le bon maillon pour avancer sur le déploiement de bornes ?

Clément Molizon pense que ces territoires sont le bon maillon pour ce déploiement car il faut travailler sur un territoire suffisamment étendu et cohérent pour le rendre accessible aux personnes y vivant au quotidien, en complément des réseaux privés des centres commerciaux etc.

À partir de quel moment les collectivités doivent-elles intervenir ou laisser la place à l'initiative privée ?

Clément Molizon rappelle qu'il s'agit d'une compétence publique lorsque l'offre est inexistante, insuffisante ou inadéquate. Au début de la mobilité électrique, il n'existait pas de bornes donc le sujet a été pris en main par les pouvoirs publics ; la question se pose aujourd'hui de savoir si la puissance publique doit se désengager ou se focaliser par exemple sur la charge lente, moins coûteuse.

Existe-il des règles pour la recharge des véhicules dans l'espace public ?

Clément Molizon précise qu'un groupe de travail se penche actuellement sur la question au ministère de la Transition énergétique car il n'existe pas de règles en l'état. **A priori**, elle est plutôt interdite pour des problématiques d'assurance (par exemple, un individu peut se prendre les pieds dans le câble reliant l'immeuble au véhicule).

Faut-il privilégier la charge rapide alors qu'elle entraîne un vieillissement prématuré des batteries ?

Clément Molizon confirme que la charge rapide abîme les batteries et n'a pas vocation à être le mode principal de recharge. Elle est aussi beaucoup plus chère (au même prix que le fossile) et ne doit pas être déployée seule.

Bruno Millienne ajoute que la charge rapide ne se destine pas nécessairement aux particuliers mais plutôt aux acteurs économiques (artisans, VTC, etc.).

La capacité électrique est-elle en capacité de suivre face à l'augmentation du parc automobile électrique ?

Clément Molizon confirme qu'en raison des hypothèses de projection réalisées par RTE, il n'y a pas de difficultés particulières à craindre.

Pourquoi les parkings à proximité des gares n'ont pas d'obligations d'installer des panneaux photovoltaïques cumulés avec des points de charge ?

Clément Molizon pense qu'une obligation ne serait pas nécessairement opportune mais qu'il faut préférer le cas par cas.

Bruno Millienne ajoute que tous les parkings de plus de 1 500 m² sont soumis à l'obligation d'installer des ombrières photovoltaïques. Toutefois, là où cela fait sens, par exemple à proximité des gares, cela peut se faire si c'est pertinent.

Comment rendre plus accessible l'accès aux véhicules électriques ?

Clément Molizon pense qu'il est important de nourrir le marché de l'occasion en électrique car seul un Français sur sept achète neuf sur l'ensemble du parc automobile. Par ailleurs, le profil de l'acheteur entre les véhicules thermiques et les véhicules électriques reste le même (CSP+, homme et quinquagénaire).

Bruno Millienne ajoute que le leasing peut être une solution. En outre, il a longtemps été fait la promotion des véhicules électriques en zone urbaine alors qu'il tendrait à inciter les habitants des territoires ruraux à s'équiper également, d'autant plus qu'ils disposent de maisons individuelles et donc de la possibilité de charger à domicile, sans requérir l'installation de points de charge supplémentaire pour la collectivité ou l'initiative privée.

Les batteries des véhicules ont-elles une seconde vie ?

Clément Molizon précise qu'elles peuvent servir à stocker de l'énergie.

Bruno Millienne ajoute d'ailleurs que Renault réutilise déjà les batteries des véhicules électriques dans des containers pour stocker de l'énergie, comme à Flins.

L'hydrogène est-elle encore une perspective pour « verdire » le parc automobile ?

Clément Molizon estime que, bien que l'hydrogène dispose de nombreux avantages, cette mobilité a des problématiques communes avec la mobilité électrique (peu de stations, énergie et véhicules chers). Il ne s'agit donc pas d'une trajectoire envisagée pour le grand public mais la question peut se poser pour des mobilités plus lourdes.

Bruno Millienne ajoute que pour la mobilité lourde (transports de marchandises, fluviales et aériens), il faut accélérer la mise en place des carburants alternatifs avec des carburants de synthèse. La recherche avance bien et peut être une bonne perspective car cela ne nécessite que peu ou pas de transformation des véhicules.

En outre, **Clément Molizon** relaie aux élus des travaux de l'IDDRI sur les ZFE et la logistique : <https://www.iddri.org/fr/publications-et-evenements/rapport/reussir-la-mise-en-place-des-zfe-m-pour-et-avec-les>

Enfin, le rapport de la mission flash dont **Bruno Millienne** était le rapporteur est

disponible ci-après : <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/media/16/organes/commissions-permanentes-legislatives/developpement-durable/synthese-mi-flash-zfem>.

LISTE DES INSCRITS :

Nom de la commune	NOM	Prénom	Fonction
GRDF	LHERITIER	Daniel	Directeur Affaires Publiques Idf
MONTIGNY-LES-CORMEILLES / GB2A AVOCATS	MARQUES	Modeste	Élu(E) - Conseiller Municipal Et Communautaire / Avocat
CHAMPIGNY-SUR-MARNE	PESSOA	Tony	Élu(E) - Conseiller Municipal
TRANSDEV - ISSY-LES-MOULINEAUX - 92130	HUBERT	Cécile	AMIF Partenaires - Responsable Du Développement Territorial
ROSNY SOUS BOIS	CAREL	Pierre-Oliver	Adjoint Au Maire
BAILLY	PETITMENGIN	Denis	Adjoint
CONDE-SUR-VESGRE 78113	BLAIRON	Stéphane	Elu Municipal
MONTEVRAIN	MONSCOURT	Monsieur	Elu
OSNY 95520	PICARD	Michel	Adjoint Au Maire Espaces Public - Développement Durable
L'ÎLE-SAINT-DENIS	BOSQUILLON	Sophie	Conseillère Municipale Déléguée
VIROFLAY	LE PIVAIN	Louis	Maire Adjoint
CARRIERES-SUR-SEINE	VALENTIN	Jean-Pierre	Adjoint Transport
COLOMBES	ADILI	Sami	Collaborateur De Cabinet
MOISSY-CRAMAYEL	CHAPPE	Betty	Maire Adjointe
MOISSY CRAMAYEL	RACINE	Hervé	Conseiller Municipal
MENNECY	REYNAUD	Jean-Paul	Adjoint Au Maire
CHILLY MAZARIN	PROPONET	Christian	Adjoint Au Maire
COLOMBES /MAIRIE DE COLOMBES 92700	MICHALLET	Léopold	Adjoint Au Maire Au Transport
BEAUCHAMP	PLANCHE	Patrick	1er Maire Adjoint
ARMENTIERES-EN-BRIE	CARRÉ	Vincent	Maire
CHAMPIGNY SUR MARNE	YANN	Viguie	Adjoint Aux Transports
MONTEVRAIN - 77144	DJIGO	Alioune	Conseiller Municipal - Délégué Au Transport Et Au Stationnement
CHATENAY-MALABRY	FEUGERE	Marc	Maire Adjoint Mobilites
SAMOIS SUR SEINE	ABADIA	Charly	Maire Adjoint
ITTEVILLE 91760	GUILLAUME	Annie	Conseillère Municipale
ITTEVILLE 91760	SAUZET	Annie	Conseillère Municipale
VILLE DE BEAUCHAMP	SEIGNÉ	Pascal	Maire Adjoint
GAGNY 93220	SAMBOU	Jean-François	Adjoint Au Maire

VILLE DE COURBEVOIE 92400	PREVOT	Laurent	Chargé De Mission Ressources Financières
MAIRIE DE GUYANCOURT	DE BRAUER	Caroline	Conseillère Municipale
ITTEVILLE	GUILLAUME	Annie	Conseillère Municipale
93220	SAMBOU	Jean-François	Adjoint Espace Public
VILLECRESNES 94440	RABANY	Stéphane	Maire Adjoint
PUTEAUX	BALLET	Jean-Marie	Adjoint Au Maire
CLAYE SOUILLY	MONTI	Bruno	Adjoint Mobilité
77230 MOUSSY LE NEUF	AIGUIER	Herve	Maire Adjoint
COLOMBES	ADILI	Sami	Collaborateur Cabinet
VOISINS-LE-BRETONNEUX	CAFFIN	Alain	Conseiller Municipal
VIROFLAY	COQUELLE-RICQ	Isabelle	Conseiller Municipal
BEAUCHAMP	PLANCHE	Patrick	1er Maire Adjoint
GENNEVILLIERS	MASSARD	Isabelle	Adjointe Au Maire
CLAYE SOUILLY	MONTI	Bruno	Adjoint Mobilité
LA GARENNE COLOMBES	DRANSART	Jean Francois	Adjoint Au Maire
TOTALENERGIES	COEURU	Elisa	Directrice Île De France
RATP	NAHON	John-David	Responsable Des Affaires Institutionnelles Et Parlementaires
ARMENTIERES-EN-BRIE	CARRÉ	Vincent	Maire
BUSSIÈRES 77750	SALA	Patrick	Adjoint Au Maire
CHAUSSY 95710	KEITA	Alexandre	Cm
JOUY-EN-JOSAS 78350	POURSIN	Jean-François	Conseiller Municipal Délégué Aux Transports
BIEVRES	PARENT	Paul	Conseiller Municipal
PALaiseau 91	CORDIER	Gilles	Adjoint Au Maire Espace Public Et Mobilités
SAMOIS SUR SEINE	ABADIA	Charly	Maire Adjoint
LA CHAPELLE EN VEXIN	VALENCHON	Joelle	Maire
RATP 75012	NAHON	John-David	Responsable Des Affaires Publiques Et Parlementaires
MOISSY-CRAMAYEL	CHAPPE	Betty	Maire Adjointe
BANQUE DES TERRITOIRES ILE-DE-FRANCE	SANCHEZ	Thomas	Responsable De Projet TEE
BOULOGNE-BILLANCOURT (GPSO)	HERLEZ	Robin	Chargé De Mission Planification Et Projets De Mobilité