

COMMISSION
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

QUELS MOYENS POUR
LES MAIRES FACE AU
DEVELOPPEMENT DES
DARK STORES ET DES
DARK KITCHENS ?



Compte-rendu de la séance du *jeudi 9 février 2023*

I INTERVENANTS

Lionel Delbos, conseiller économie territorial et tourisme à France Urbaine ;

Olivia Polski, adjointe à la maire de Paris (75), en charge du commerce, de l'artisanat, des professions libérales et des métiers d'art et de mode



🕒 Le jeudi 9 février de 9h à 10h30

📍 En visioconférence

Élus référents :

- 👤 • **François Dechy**, maire de Romainville (93)
- **Stephen Hervé**, maire de Bondy (93)
- **Jean-François Vigier**, maire de Bures-sur-Yvette (91)



I ELEMENTS DE CONTEXTE

Dark stores et Dark kitchens en Ile-de-France : un développement rapide, de multiples externalités négatives

Les *dark stores* et les *dark kitchens*, c'est-à-dire les entrepôts qui alimentent le commerce alimentaire ultra-rapide à l'aide de locaux situés au cœur des villes, **se sont multipliés ces derniers mois**. Ces commerces, permettant aux consommateurs d'être livrés en moins de quinze minutes, sont **aujourd'hui critiqués par les riverains, les commerçants de « bouche » et les élus locaux**.

Ce nouveau modèle économique de la livraison ultra-rapide, en quelques minutes, a émergé au début des années 2010 dans les villes très denses telles que Paris et sa petite couronne, puis a connu **une croissance exponentielle à partir de la crise du Covid, alimentée par les restrictions de déplacements**. Ce développement est toujours important ; alors que l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) dénombrait 80 *dark stores* en janvier 2022 dans Paris et la proche banlieue, leur nombre est aujourd'hui d'une centaine.

Ce nouveau secteur économique provoque des **externalités négatives importantes pour les riverains** de ces sites, qu'ils s'agissent des *dark stores* — ces locaux entièrement dédiés à la préparation des commandes, le plus souvent pour la livraison à domicile — et des *dark kitchens* — ces cuisines non-adossées à un restaurant et uniquement dédiées à la livraison de plats. Ils sont sources de **nombreuses nuisances, tant sonores que physiques dans l'espace public**. Une nuisance très concrète propre à ce secteur d'activité est le bruit engendré par le va-et-vient incessant des livreurs en scooteur sur de larges amplitudes horaires (certaines enseignes fonctionnant 7j/7 et 24h/24) et parfois l'encombrement des trottoirs par les deux-roues des livreurs qui stationnent devant les locaux.

Ces locaux sont également la source d'une **forte concurrence avec les commerces de bouche traditionnels**, tandis que les situations de promiscuité des *dark kitchens* posent aussi des **questions d'hygiène, de salubrité et de sécurité**. Enfin, les conditions de travail de ces travailleurs, qu'ils aient un statut d'auto-entrepreneur ou un statut salarié, sont également décriées.

La boîte à outils des communes face aux *dark stores* et aux *dark kitchens* : du pouvoir de police aux règles d'urbanisme

Face à cette situation, les maires disposent théoriquement de moyens d'action pour réguler ces nouvelles pratiques. D'une part, en vertu de sa qualité de garant de la sécurité, de la tranquillité et de la salubrité publiques, **le maire est titulaire de pouvoirs de police et peut agir** sur les externalités sus-évoquées avec **les leviers du stationnement et de la circulation des livreurs** ou encore de **la propreté de l'espace public**.

D'autre part, **les règles d'urbanisme et notamment les plans locaux d'urbanisme (PLU)** peuvent constituer un outil intéressant pour réguler l'implantation des *dark stores*, bien que celui-ci soit remis en cause aujourd'hui.¹ Ce dernier précise la nature des activités qui peuvent être exercées par zone, et donc la destination (et sous-destination) des locaux s'y trouvant. Ainsi, il est théoriquement possible d'interdire la sous-destination « entrepôt » dans un secteur limité. Ce PLU peut également créer des zones visant à préserver la diversité commerciale ou encore favoriser le développement d'infrastructures et d'équipements logistiques dans d'autres.

Au-delà du PLU, en matière d'application du droit des sols, **le changement de destination est soumis à un permis de construire s'il s'accompagne d'une modification de la façade ou de la structure porteuse** — le cas contraire, une déclaration préalable reste nécessaire. Cette destination peut également être déterminée par la carte communale si elle existe, ou le règlement national d'urbanisme (RNU) en l'absence de documents d'urbanisme. Enfin, si les *dark stores* sont assimilés à des commerces, une **autorisation d'exploitation commerciale (AEC)** est nécessaire si les règles de droit commun l'imposent (par exemple lorsqu'un local non commercial le devient et dispose d'une surface de vente supérieure aux seuils requérant l'obtention d'une AEC).

Dans toutes ces situations, **des sanctions peuvent en principe être appliquées en cas de non-respect de la norme**. Un procès-verbal d'infraction est dressé et l'amende peut s'élever entre 1 200€ et 6 000€ par m² de surface construite, et à 300 000€ dans d'autres cas. La régularisation, la mise en conformité ou la démolition peuvent également être demandées. Hormis la démolition, elles peuvent se faire par mise en demeure, accompagnée d'une astreinte financière (500€ maximum par jour de retard).

Dans ce cadre juridique, la Ville de Paris a tenté d'activer plusieurs leviers pour réguler ces pratiques, en attaquant le changement de destination des locaux sans autorisation. En effet, elle estime que ces locaux dans lesquels s'exercent ces activités sont des locaux à usage d'entreposage et non à usage commercial. **Toutefois, le Tribunal Administratif de Paris a suspendu en octobre dernier les procès-verbaux** d'infraction dressés par la ville, **n'estimant pas que ces commerces étaient des entrepôts** mais bien des Cinaspi, c'est-à-dire des « *constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif* », lesquelles sont soumises à des règles de constructibilité plus favorables.

¹ Pour plus d'information à ce sujet, voir la décision du tribunal administratif du 5 octobre 2022 annulant les astreintes administratives déposées par la Ville de Paris auprès de quatre *dark stores* : [Dark stores à Paris : une première victoire de Gorillas et Frichti face à la mairie | Actu Paris](#)

Un décret et un arrêté à paraître prochainement

En septembre 2022 et à la suite d'une concertation à laquelle l'AMIF avait pris part, le Gouvernement avait annoncé vouloir requalifier dans un décret et un arrêté les destinations et sous destinations d'urbanisme pour les *dark stores* et les *dark kitchens*. **Ces derniers actes réglementaires n'ont pourtant pas encore été publiés au Journal Officiel²**, cinq mois après cette annonce.

Toutefois, le 13 janvier 2023, et à la suite d'une interpellation de la Ville de Paris, la Ministre déléguée **Olivia Grégoire** en charge des TPE – PME, du Commerce, de l'Artisanat et du Tourisme **a déclaré** qu'un **décret** « relatif à la modification d'un certain nombre de sous-destinations d'urbanisme » et un **arrêté** « visant à définir le contenu de certaines sous-destinations » **allaient être publiés « dans les prochains jours »**.

En l'attente de sa publication, **la Ministre a bien rappelé que sa volonté était de qualifier ces *dark stores* et ces *dark kitchens* en entrepôts**. Il semblerait que la publication du décret et de l'arrêté prenne du temps, au regard de l'enjeu de bien distinguer les *dark stores* des *drive piétons*, de manière à ne pas écarter ces derniers des centres urbains.

I POINTS PRINCIPAUX DES INTERVENTIONS ET ECHANGES

Intervention de Lionel Delbos, conseiller économie à France Urbaine

Les *dark stores* sont des surfaces d'entreposage permettant de livrer à domicile, dans des brefs délais, des courses commandées sur internet. Il s'agit d'un espace d'environ 350m² pouvant héberger 1 500 références de produits de première nécessité.

Il y a un an, on estimait qu'il existait une centaine de *dark stores* à Paris, contre « seulement » 11 à 12 pour la métropole lyonnaise. D'après la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Lyon, la moitié d'entre eux occupe d'anciennes surfaces commerciales. La majorité s'implante sans aucune autorisation. Ce sont des formes de distribution qui se concentrent dans les zones les plus densément peuplées. Ces formes de distribution sont une énième déclinaison de la désintermédiation et de la numérisation des achats sur internet.

Pour France Urbaine, les *dark stores* ne sont qu'une nouvelle déclinaison d'une forme de services urbains « uberisés » comme on peut le voir également pour les trottinettes *en free floating*. On parle ainsi de *quick city* pour traduire l'accélération phénoménale de ces nouvelles formes d'activité en ville, amenant au démantèlement de certains services par des acteurs ultra capitalisés. Ces acteurs ont levé plusieurs milliards d'euros en quelques semaines pendant les périodes de confinement, avec une stratégie de prédation et de rachat des uns et des autres.

² A la date de la présente séance.

Aujourd'hui, il n'y a toujours pas de cadre réglementaire s'appliquant aux *dark stores*. A leur connaissance, ces entreprises ont diminué leur budget marketing ces dernières semaines, fin 2022 et début d'année 2023. Il n'y a plus de nouvelles implantations.

Quelles problématiques pour les communes ?

- **Des nuisances de proximité se développent** avec des livraisons anarchiques, des stationnements de livreurs gênant sur le domaine public, des conduites dangereuses des livreurs pressés par le temps, une gestion des déchets alimentaires difficile avec des poubelles non-adaptées aux biodéchets.
- **Une fragilisation de l'offre commerciale de proximité.** En effet, bien que l'impact soit difficile à mesurer précisément, les petits supermarchés de proximité en pâtissent. Cela reste néanmoins un marché de niche avec des paniers au montant assez faible.
- **Une déqualification des linéaires commerciaux** par l'opacification des vitrines
- **Une implantation sans déclaration et en contradiction avec les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).** Le commerce est devenu une politique publique à part entière avec des investissements importants. Il y a une divergence entre les collectivités et les opérateurs de *dark stores* qui ne comprennent pas que la régulation du marché souhaitée par les élus.
- Un débat politique subsiste quant à **l'encadrement des nouveaux formats commerciaux.** Faut-il laisser-faire les opérateurs ou bien réguler l'activité ?

La posture du Gouvernement depuis une dizaine d'années est une posture de laisser-faire. C'est le cas dans d'autres pays européens. Pour France Urbaine, il est défendu que le commerce fait l'objet de politiques locales de régulation. Un cadre réglementaire est nécessaire pour les élus.

- **Plus globalement, des dérives sociales sont constatées et documentées.** Il s'agit par exemple de l'absence de contrat de travail pour les salariés ou de l'exploitation du statut d'auto-entreprise par une minorité, amenant des sans-papiers à être exploités³.

Quelles actions pour les collectivités locales ?

Les collectivités ne sont pas impuissantes pour réguler l'implantation des *dark kitchens* et des *dark stores*. En effet, elles peuvent :

- Déterminer dans **leur PLU les destinations et les règles de construction.** Le PLU peut être au service d'un projet économique. Il ne peut être utilisé que pour organiser spatialement les activités ou pour définir des objectifs de développement.⁴
- Faire **appliquer la loi et le règlement local d'urbanisme** en changeant les destinations des locaux par déclaration, en mettant en place des zones protégées, en édictant des règles de protection des linéaires commerciaux ou en procédant à la fermeture administrative des établissements contrevenant aux règles d'hygiène.

³ Pour plus d'information à ce sujet : [Livraison à domicile : les dessous d'un "trafic" lié à la main d'œuvre sans-papiers \(francetvinfo.fr\)](#) ;

⁴ Pour plus d'information, voir la fiche sur l'urbanisme économique du Conseil d'Etat (Version de décembre 2018) : [Urbanisme économique - Conseil d'État](#)

- S'appuyer sur les **pouvoirs de police du maire**. Il peut s'agir de réglementer la vente à emporter d'alcool la nuit, de réglementer les ouvertures dominicales des commerces, ou de mettre en œuvre des sanctions administratives en cas d'infraction à la réglementation sur les déchets.

A Nice, le maire Christian Estrosi a engagé un « bras de fer médiatique » contre une implantation incontrôlée de ces entrepôts dans sa commune. Le conseil municipal de la Ville de Nice a adopté, le 30 juin 2022, une délibération tendant à « *approuver l'encadrement et la régulation du développement de nouvelles activités économiques qui vont à l'encontre de la diversité et du maillage commercial du cœur de ville, tels que les dark stores* ».

Quelles actions nationales ?

Les associations d'élus dont France Urbaine et l'AMIF ont alerté sur le sujet.

Le Gouvernement a publié en mars 2022 un guide à l'attention des collectivités qui qualifiait les *dark stores* d'entrepôts. La formulation utilisée dans ce guide n'était pas satisfaisante. Il suffisait aux entrepôts de proposer un point de vente directe pour être qualifié de commerce. Cette définition était la porte ouverte à une implantation incontrôlée des *dark stores*. France Urbaine s'est opposée à cela.

Une série d'interpellations et d'échanges ont alors suivi entre les associations d'élus et le Gouvernement pendant l'été 2022.

Le Gouvernement s'est engagé en septembre à requalifier les *dark stores* en entrepôts. Il s'est également engagé à publier de nouveaux actes réglementaires pour changer les destinations et sous destinations dans les plans locaux d'urbanisme. France Urbaine a obtenu du Gouvernement la création d'une sous-destination spécifique pour les *dark stores* et les *dark kitchens*.

Quelles perspectives ?

- **Le décret se fait toujours attendre.** Olivia Grégoire, ministre des TPE et PME a indiqué que sa publication n'était qu'une question de jours.
- **Les communes devront revoir leurs plans locaux d'urbanisme (PLU)** pour intégrer cette nouvelle sous-destination dans leurs règlements.
- **Il y a un vrai enjeu de moyens :** toutes les communes n'ont pas les moyens d'engager des procédures judiciaires coûteuses contre ces opérateurs privés.
- **Il faut être collectivement vigilant sur les effets de bord :** l'essor des *drive piétons*, qui ne posent pas de problème notable, et les espaces de logistique urbaine, pourraient de fait être interdits selon les sous-destinations du décret.
- Il y a aussi un **combat politique à mener au niveau de la Commission Européenne**, avec des questions de droits sociaux des travailleurs, de régulation des plateformes, d'impacts carbone des livraisons ou de propriété des données.
- Il y a enfin un **enjeu à sensibiliser les consommateurs sur le fonctionnement de la ville intelligente et l'impact carbone de ces achats.**

Intervention d'Olivia Polski, adjointe à la maire de Paris (75)

Selon Olivia Polski, les maires doivent disposer d'outils de régulation. A Paris, la Ville met en place une politique de préemption de commerces pour travailler sur les zones de mono-activité.

Dans leur PLU, la Ville utilise les dispositifs de préservation des commerces et des lieux d'artisanats.

Plusieurs vagues de « disruption » des activités se sont développées ces dernières années sous l'impulsion d'*Airbnb*, d'*Uber*, mais aussi des flottes de trottinettes en *free floating*.

Les élus se sentent démunis. Contrairement à d'autres pays, la France dispose de peu de marges de manœuvre tant qu'une loi ne traite pas du sujet. Il a été constaté qu'entre 60 et 100 *dark stores* et *dark kitchens* se sont implantés sans autorisation sur le territoire parisien. Il a été considéré dans un premier temps qu'il s'agissait d'entrepôts. Il a également été considéré que ceux-ci s'étaient implantés dans des commerces vacants, sans autorisation préalable.

La Ville de Paris a d'abord organisé une réunion avec les opérateurs pour leur demander de se mettre en conformité. Il est possible que ces acteurs aient mené des actions de lobbying puisque, 15 jours après cette réunion est apparu, sur le site internet du ministère de l'Economie, une instruction permettant à ces entrepôts d'être requalifiés en *drive piétons*, et donc *in fine*, en commerces. C'est pourquoi la Ville de Paris a décidé d'engager un bras de fer avec ces plateformes numériques, bien qu'elle ait perdu une première bataille juridique en octobre dernier.

Les élus sont inquiets sur les nuisances pour les riverains, sur la concurrence déloyale engendrée et les problèmes de sécurité liés à la conduite des livreurs. L'objectif n'était pas de les faire fermer systématiquement mais de pouvoir réguler leur implantation.

La Ville de Paris attend toujours le décret du Gouvernement. Le sujet des *dark stores* et des *dark kitchens* est un sujet qui concerne tous les élus franciliens. La Ville souhaite travailler avec l'ensemble des collectivités.

Les Commission départementales d'aménagement commercial (CDAC), instance qui prononce les autorisations d'exploitation commerciale, dispose d'un seuil pour l'attribution de ces autorisations aux commerces de détail. Ce seuil est fixé à plus de 1 000 m². Les élus n'ont donc pas les moyens de traiter des projets commerciaux pour des magasins inférieurs à cette taille. Une réforme des CDAC pourrait être nécessaire pour donner plus de moyens d'agir aux collectivités. L'autorité de la concurrence devrait également se saisir du sujet des *dark stores* et des *dark kitchens*.

Questions et retours d'expérience des participants

François Dechy – élu référent de la commission – souligne un sujet et un débat passionnant. Le développement des *dark stores* et *dark kitchens* est un vrai sujet pour Paris et une partie de la petite couronne. En plus grande couronne, le sujet commence à inquiéter.

Qu'en est-il des *dark kitchens* « déguisées » en restaurants ? C'est-à-dire les restaurants disposant de très peu de places assises et livrant des centaines de repas par jour ?

Lionel Delbos indique que c'est un sujet pointé par d'autres villes, comme Nice. Il sera intéressant de voir comment le Gouvernement va qualifier les *dark kitchens* dans ses actes réglementaires.

Il n'est pas certain que ce cadre soit suffisant. En effet, rien ne remplace une concertation avec les acteurs au niveau local. Dans le cas où cette concertation n'aboutirait pas positivement, il est possible de prendre une position politique ferme, à l'instar de la Ville de Paris ou de Nice.

La question de l'hygiène peut être une autre piste. En général, les services de l'Etat sont assez réactifs. La commune de Villeurbanne a réussi à faire partir un *dark store* en multipliant les procès-verbaux et les inspections d'hygiène. La solution du PLU n'est pas la seule solution. Il s'agit d'une procédure assez longue.

Un élu explique que sa ville est l'une des plus denses d'Europe. Aucun habitant n'est à plus de 100 mètres d'une petite surface. Dans ce contexte local, les dark stores ne sont pas un véritable progrès.

Il serait possible de traiter le problème différemment. Il propose de réglementer les horaires livraisons et de mieux contrôler les véhicules polluants utilisés par les livreurs.

Lionel Delbos indique que la Zone à Faible Emissions (ZFE) est l'occasion d'impulser une nouvelle dynamique pour réguler la livraison en ville. Ce sujet va au-delà des *dark stores*. La livraison est une activité disposant de peu de régulation. France Urbaine demande que les intercommunalités soient des autorités coordinatrices en matière de livraisons. Les principaux opérateurs logistiques sont d'ailleurs plutôt demandeurs d'un cadre juridique clair.

Olivia Polski explique que le panier moyen d'une commande a un montant faible. Ce modèle économique repose sur un coût très faible de livraison. Ce modèle est aujourd'hui déficitaire. Il s'agit d'une méthode classique consistant à créer, à terme, un oligopole sur le marché.

C'est une question de société, du point de vue des modes de consommation, mais aussi du point de vue social. Les livreurs ont un statut d'indépendant qui les amènent à se mettre en danger. Le taux d'accidentologie est très important. Il y a un vrai sujet avec les étrangers sans papiers qui sous-louent des comptes⁵. Les élus militent pour le statut de salarié des livreurs.

⁵ Pour plus d'information : [Livraison à domicile : les dessous d'un "trafic" lié à la main d'œuvre sans-papiers \(francetvinfo.fr\)](http://livraison.adom.fr)

Concernant les *dark kitchens*, la Ville de Paris n'a eu qu'une seule fermeture administrative pour problème hygiène.

Y-a-t-il eu une réflexion plus approfondie pour limiter par arrêtés les livraisons des dark stores, dark kitchens et autres modes de livraisons entre 22h et 6h ?

Lionel Delbos indique que rien n'empêche une commune d'adapter son règlement de livraison municipal aux types de véhicules et aux horaires. Cela n'est pas simple car il y a un risque de phénomène de saturation et d'embouteillages. La Ville de Lyon a activé ce levier, en jouant aussi sur l'ouverture dominicale et la vente d'alcool à certaines heures.

Pour **Olivia Polski**, cela semble intéressant. Cependant, cela implique des contrôles sur les horaires de 22h à 6h du matin. Par ailleurs, le pic des livraisons n'a pas lieu sur cette plage horaire.

LISTE DES INSCRITS :

NOM	PRENOM	COMMUNE	FONCTION
BEAUVAIS	BERNADETTE	ÉTREPILLY	Maire
BILLET	ALINE	LE MESNIL-LE-ROI	Maire adjoint
BONNET	VERONIQUE	BOISSISE-LE-ROI 77310	adjointe aux affaires scolaires
BOUDY-MANSUY	IVAN	ANDRESY 78570	DGA services à la population
BRECHET	CELINE	ST MAMMES 77670	Resp service scolaire et périscolaire
BRIOIS	BEATRICE	MOUSSY LE NEUF	Directrice
CALES	CECILE	MAIRIE D'ARPAJON	Directrice Enfance Éducation Jeunesse
CANET	INES	CHAVENAY	Elue
CHABRILLANGES	RENEE	SAINT SIMEON	Maire Présidente du SIVU
COCQUELET	JEAN CLAUDE	FONTENAY-TRESIGNY	Adjoint au Maire
DE FREITAS	STEPHANIE	CARRIERES SUR SEINE	Maire Adjointe
DELAROCHE	MARIE	QUINCY-SOUS-SENART 9A480	Maire adjointe
DEMARCHE	SABINE	VAUCRESSON	Direction services à la population
DIOP	MARIE-ANNICK	L'ÎLE-SAINT-DENIS	Conseillère municipale
DUMAS	DOMINIQUE	91430 VAUHALLAN	Adjointe à la transition écologique
DUQUENOY	SYLVIANE	MERE 78490	Adjointe au Maire Chargée des affaires scolaires
FARGEOT	MARIE-CLAUDE	BALLAINVILLIERS	Adjointe au scolaire
FERRE	JEAN-PIERRE	CHATILLON	Élu(e) - Conseiller municipal délégué à l'ESS
FLOC'H	VERONIQUE	MAIRIE DE FONTENAY-TRESIGNY	directrice des affaires scolaires et restauration
FREMINET	JEAN-MARC	CONGIS SUR THEROUANNE	2eme adjoint
GANNA	JEAN PAUL	VIRY CHATILLON	Responsable du service de restauration scolaire
GIBET	SANDRINE	92330 SCEAUX	Cheffe de projets transversaux
GODOT	PASCAL	LES BREVIAIRES	Adjoint
GRANDMONTAGNE	ASTRID	GUIGNEVILLE SUR ESSONNE 91590	Adjointe au maire
GRONGNARD	CHRISTINE	CHAMPAGNE SUR SEINE 77430	Adjointe à la scolarité
HAOND	VIVIANE	LE PLESSIS TREVISE 94420	Conseillère municipale déléguée
HERPIN-POULENAT	DOMINIQUE	VETHEUIL	Maire
JOSEPH BERTOLERO	LISE	VILLE DE PARIS	Chargée alimentation durable
JOSSE	OLIVIER	VERT LE GRAND	Maire adjoint
JOUENNE	ANTOINE	CHATILLON	Élu(e) - Maire Adjoint
JOURDAN	VALERIE	MAIRIE DE L'ETANG LA VILLE 78620	Conseillère municipale déléguée à l'éducation
KAUFFMANN	KARINE	MEDAN 78670	maire
LAVAUD	RICHARD	LE COUDRAY MONTCEAUX	2ème Maire Adjoint aux affaires scolaires et à la jeunesse
LEDAN	CHRISTEL	CHAUMES-EN-BRIE 77390	Responsable restauration-entretien-ATSEM
LEVASSEUR	PASCALE	CORBREUSE	Adjointe au maire en charge du scolaire et périscolaire
MAROT	XAVIER	ORVILLIERS	1er adjoint
MATTSSON	CARMEN	VAUCRESSON	Elue, deleguee Restauration Municipale et Alimentation Durable
MEZIERES	RICHARD	MAIRIE DE GUYANCOURT	Adjoint chargé de l'Éducation, de la Prévention et de la Jeunesse

MOLLAND	GILLES	BRÉANÇON	MAIRE
MURIOT	MARIE LINE	MAIRIE LIMETZ VILLEZ	1ere adjointe
NAWROCKI	PASCAL	VAUHALLAN 91	1er adjoint
PAUL	VALERIE	VILLE DE LA GARENNE COLOMBES	Directeur Enfance Jeunesse et Sports
PAYEN	FRANÇOISE	MAIRIE DE RUNGIS	Adjointe au maire en charge de la petite enfance et de l'éducation
PETITBON	AUDREY	ARPAJON 91290	Responsable agent de restauration
PETRUCCO	ENO	LE PERREUX SUR MARNE 94170	Directeur de cabinet
PLANCHE	PATRICK	BEAUCHAMP	1er Maire Adjoint
PREVOT	LAURENT	VILLE DE COURBEVOIE 92400	Chargé de mission Ressources financières
SALA	PATRICK	BUSSIERES 77750	Adjoint au Maire
SARTORI	ALAIN	MAIRIE DE VILLIERS LE BEL	Chef de projet Agenda 21
SAVARY	CORINNE	CHAVILLE	Conseillère municipale
SCHNEIDER	LOUISE	PARIS / VILLE DE PARIS / 75013	Chargée de projet AgriParis
SYLVIE	SYLVIE	MAIRIE DE VILLENY	Adjointe au Maire
TAISNE	ANNE-AURELIE	BEAUCHAMP	Directrice Education
TREMBLAY	ALEX	VILLE DE PARIS	Assistant de mission Plan Alimentation Durable
TUAL	SONIA	MAIRIE DE CROISSY SUR SEINE	Responsable restauration