



COMMISSION
MOBILITES

**POINT D'ETAPE ET
PERSPECTIVES DU
BOULEVARD
PERIPHERIQUE EN ILE-
DE-FRANCE**



Compte-rendu de la séance du mardi 18 avril 2023

I INTERVENANTES

David BELLIARD, adjoint à la maire de Paris, en charge de la transformation de l'espace public, des transports, du code de la rue et de la voirie.

Patricia PELLOUX, directrice générale adjointe de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR)



🕒 Le mardi 18 avril de 14h00 à 15h30

📍 En visioconférence

Élus référents :

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



I ELEMENTS DE CONTEXTE

La publication en mai 2022 du Livre Blanc sur le périphérique, a remis au cœur de l'actualité la question de la transformation du boulevard périphérique. A l'aune des Jeux Olympiques de 2024, le réaménagement du boulevard périphérique s'accélère dans le but de le transformer à terme en une ceinture verte au service d'une ville moins polluante, accessible à tous et plus attractive. Rappelons que le périphérique est aujourd'hui emprunté chaque jour par 1,2 million de véhicules et s'étend sur 35 km de long, entourant la capitale. Il concentre à lui seul 30 à 40% des trajets quotidiens en Ile-de-France.

Cette dynamique de transformation du boulevard périphérique trouve son origine en 2018 lors de la consultation internationale lancée par les collectivités membres du Forum Métropolitain du Grand Paris sur « Les Routes du futur ». En effet, les collectivités étaient invitées à réfléchir à la future évolution du boulevard périphérique parisien.

Le 13 mai 2019, le rapport émis par la Mission d'Information et d'Évaluation du Conseil de Paris sur le devenir du Périphérique a été présenté et adopté au Conseil de Paris. Ce rapport préconisait notamment de :

- Poursuivre la connaissance du boulevard périphérique et en proposer une évolution du mode de gouvernance.
- Protéger les riverains contre les pollutions en réduisant le trafic et en aménageant ses abords.
- Développer de nouveaux usages en aménageant les espaces reconquis par la réduction du trafic.

C'est à la suite de ce rapport et dans le but de mettre en œuvre ses préconisations que s'est mis en place l'Atelier du boulevard périphérique en

juillet 2019. L'Atelier du boulevard périphérique forme une instance de dialogue partagée avec les collectivités et les parties prenantes informée par l'APUR. A la suite de ces Ateliers, **le « Livre Blanc de la nouvelle ceinture verte et du boulevard périphérique »**, a été **publié en mai 2022**, il établit un plan pour la transformation du boulevard périphérique.

Dans cette ambition, le territoire du Boulevard périphérique a été élargi à 500 mètres de part et d'autre du périphérique. Cet espace est désigné comme le territoire de la nouvelle ceinture verte. En élargissant le boulevard périphérique, le projet de transformation concerne 4 départements, 9 Établissements publics territoriaux, 21 communes et 9 arrondissements.

La nouvelle ceinture verte accueille **555 200 habitants dont 17% de ménages pauvres.**

Ces populations sont particulièrement exposées à une mauvaise qualité de l'air et du bruit. Cette pollution de proximité est liée au trafic routier et peut être jusqu'à deux fois supérieure aux recommandations de l'OMS. C'est en intégrant toutes ces données qu'un aménagement progressif du périphérique est envisagé.



Cartogr

ard périphérique.

La transformation du boulevard périphérique, les nouvelles ambitions :

Le projet de réaménagement du périphérique urbain s'est imaginé sur le long terme avec plusieurs étapes jusqu'en 2030. Chacune de ces transformations a pour ambition de répondre aux trois axes principaux établis dans le « Livre Blanc de la nouvelle ceinture verte et du Boulevard périphérique », construit à partir des synthèses des ateliers. Les trois axes principaux sont les suivants : **plus de liens, plus de nature, plus de proximité.**

Afin de répondre à ces trois objectifs, les mesures envisagées sont les suivantes :

Pour plus de liens :

- Transformer 22 portes de Paris en places en lien avec la requalification des radiales
- Intégrer de nouvelles lignes de transport et le réseau Vélopolitain
- Transformer la voie olympique en voie covoiturage, bus, taxis
- Embellir le boulevard périphérique
- Créer de nouveaux franchissements (passerelles)

Pour plus de nature :

- Amplifier le réseau paysager de la nouvelle ceinture verte (création de parcs et jardins publics)
- Articuler et amplifier les continuités paysagères connectées au Boulevard périphérique
- Créer des places vertes (au niveau des portes de Paris)
- Intensifier les plantations dans les grandes parcelles

Pour plus de proximité :

- Activer et valoriser les rez-de-chaussée dans les bâtiments existants et en projet
- Mieux insérer les services urbains
- Développer l'offre en équipements ville du ¼ h
- Faciliter l'urbanisme temporaire (via les programmes de renouvellement urbain).

Pour atteindre l'objectif de créer une ceinture verte à la place du boulevard périphérique actuel, la transformation est progressive. **A l'horizon 2024, les transformations qui seront opérées seront les suivantes :**

- Mise en place d'une voie covoiturage, bus, taxis (pendant les Jeux Olympiques, cette voie sera réservée aux participants des jeux).
- Transformation de 5 portes en places (Porte de Clichy, Porte de la Chapelle, Porte de Briançon, Porte Maillot et Porte Dauphine)
- Première phase d'aménagement de 6 portes (Porte de Saint-Ouen, Porte

de Clignancourt, Porte de Montreuil, Allée Paris-Ivry, Porte d'Orléans, Quai d'Issy).

- Plantation de 50 000 arbres et 230 ha potentiels à végétaliser.

A l'horizon 2030, d'autres aménagements du boulevard périphérique sont actuellement envisagés comme la transformation de 13 autres portes en places, ou encore la transformation du boulevard périphérique en 2x3 voies.

La transformation du boulevard périphérique : enjeux et mises en place concrètes

Actuellement, pour de nombreuses communes franciliennes, le boulevard périphérique est considéré comme une rupture entre Paris et sa banlieue. En effet cette « frontière » entre Paris et le reste de la région francilienne peut être vécue comme **une véritable fracture urbaine en plus d'être vectrice de multiples nuisances et pollutions**. Le réaménagement du boulevard périphérique aurait vocation à favoriser les liens entre les différents territoires en minimisant cette fracture entre Paris et sa banlieue.

Certaines collectivités émettent **quelques points de vigilance** dans la construction de ce nouveau boulevard périphérique : notamment au niveau de la **spéculation immobilière**. En effet, l'aménagement du périphérique et sa végétalisation ne doit pas contribuer à la spéculation immobilière déjà en œuvre sur l'ensemble du territoire francilien. **La réduction de nombre de voies également a été un sujet de contestation notamment par la Région** qui s'est opposée à ce projet en faveur des usagers qui pourraient être pénalisés par cette réduction du nombre de voies.

Si la transformation du boulevard périphérique en ceinture verte n'est pas pour demain, certains projets sont actuellement en cours d'élaboration. A titre d'exemple, nous pouvons évoquer :

- La transformation de la Porte Maillot et la porte Dauphine en places.
- La construction de nouvelles lignes de métro (ligne 15,16,17 et 18)
- La végétalisation de la Porte de la Chapelle (plantation de 383 arbres).

I POINTS PRINCIPAUX DES INTERVENTIONS ET ECHANGES

Monique Bourdier, maire de Bouleurs (77) et élue référente de la commission mobilités remercie les élus pour leur présence et les intervenants pour leur disponibilité.

Intervention de David Belliard, adjoint à la maire de Paris,

en charge de la transformation de l'espace public, des transports, du code de la rue et de la voirie

David Belliard remercie l'AMIF de l'avoir convié à cet échange.

Les enjeux sont énormes, notamment de santé publique mais aussi de bruit, de pollution de l'air. Cela implique une accélération très forte de notre action face au dérèglement climatique. Cela nous oblige à changer nos modes d'occupation de l'espace public et nos modes de déplacement.

Le périphérique est un élément essentiel dans notre politique de transformation. Les jeux olympiques et la création de la voie olympique et notre capacité à la pérenniser pour certains types d'usagers sont une occasion à saisir.

Notre objectif est de faire une proposition pour accompagner et accélérer des changements de comportements avec un autre usage de la voiture. Cet usage doit être moins individuel. Il faut aller vers d'autres types d'usages de la voiture. L'usage doit être plus vertueux, écologique et économique. Notre volonté c'est de donner une prime à ceux qui font l'effort d'utiliser leur voiture à plusieurs.

Nous sommes dans une démarche pragmatique. Dans les propositions de mise en œuvre. Pragmatique dans le processus de concertation que nous lançons. Le dispositif de concertation n'est pas uniquement ouvert aux parisiens mais à tous ceux qui souhaitent contribuer car le périphérique appartient à tout le monde et tout le monde peut contribuer à son évolution. Nous avons la volonté de travailler avec l'ensemble des parties prenantes.

L'objectif est que cette concertation permette d'améliorer le projet pour aboutir une proposition définitive après le 28 mai.

Intervention de Patricia Pelloux, directrice générale adjointe de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR)

En 2019, la Mission d'Information et d'Évaluation du Conseil de Paris (MIE) avait émis un rapport traitant du sujet du boulevard périphérique. A la suite de ce rapport, la Maire de Paris a souhaité mettre en place les Ateliers de Périphérique, afin de penser l'évolution future du boulevard de ceinture, cette structure réunit des élus et acteurs associatifs ou économiques. Ce travail mis en place sur les Ateliers du Périphérique a été entrepris par la Ville de Paris

et le Forum Métropolitain du Grand Paris afin de mettre en lumière l'évolution nécessaire de ces infrastructures et le développement de la multi-mobilités.

L'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) était en charge de la préparation de ces Ateliers ainsi que de la [réalisation des synthèses](#) qui sont en ligne sur le site de l'APUR. **La publication du Livre Blanc a permis de synthétiser le travail accompli par les acteurs lors de ces Ateliers**, il marque une étape importante en synthétisant dans un premier cahier le corpus du travail accompli lors de ces 5 ateliers des élus et ces 4 ateliers territoriaux.

Le Livre Blanc intitulé « Nouvelle ceinture verte et transformation du Boulevard Périphérique », publié en 2022 est donc une publication cruciale, faisant la synthèse des conclusions des Ateliers du Périphérique mis en place depuis 2019, réunissant plus de 50 élus.

Les 3 grands piliers du projet de l'évolution du périphérique proposés sont les suivants :

- Une nouvelle méthode de travail avec les collectivités riveraines sous forme d'ateliers
- Une vision partagée autour de 3 grandes orientations : **plus de liens, plus de nature, plus de proximités**
- Une évolution progressive avec 3 horizons clefs : 2021-2024, 2024-2030, au-delà de 2030.

Le territoire délimité du périphérique concerne **555 200 habitants, dont 55% de parisiens. Plus d'un million de véhicules y circulent chaque jour dont 82% d'automobilistes seuls**. Le projet de transformation du périphérique s'inscrit dans la perspective d'une **amélioration de la qualité de vie, de la qualité de l'air et de l'environnement sonore** : les habitants du boulevard périphérique sont exposés à des pollutions de proximité jusqu'à six fois supérieure aux recommandations de l'OMS. Plus de 140 000 habitants sont également exposés en journée à un environnement supérieur à 53 décibels soit la valeur limite recommandée par l'OMS.

Le projet prend appui également sur **l'évolution des mobilités dans le Grand Paris**. Sur la période 2020-2024, plus de 68 gares et stations (RER, métro, tramway) ont été créées et plus de 100 gares seront créées sur la période 2024-2030. **A termes 98% des habitants de la Métropole du Grand Paris se situeront à moins de 2 km s'une gare**. C'est donc en prenant en considération

cette évolution rapide des mobilités au sein du territoire du Grand Paris que s'est inscrit la démarche de transformation du boulevard périphérique depuis 2019.

Les 3 objectifs principaux de cette transformation du boulevard périphérique sont les suivants :

- **Plus de lien** : Plusieurs projets dans cette perspective ont déjà été mis en œuvre. Nous pouvons notamment prendre l'exemple de la transformation de porte en places comme cela a déjà été fait à porte de Clichy. La mise en place de nouveaux transports en commun est également un exemple comme le T9 de la porte de Choisy.
- **Plus de nature** : Des projets ont déjà également vu le jour tels que la création de nouveaux parcs comme le parc Python-Duvernois ou encore l'aménagement de voies latérales comme cela a été mis en place Rue de la Marseillaise.
- **Plus de proximité** : Des projets sont en cours de réalisation dans cette perspective. C'est le cas notamment de l'aménagement des rez-de-chaussée des quartiers Péri-Ginoux-Gautier à Montrouge ou encore l'insertion de la logistique urbaine à l'infrastructure comme cela a été fait à Porte de Pantin. Dans ce cadre, il s'agit principalement d'un travail d'investissement des sous-faces pour qu'à l'échelle des piétons l'espace soit plus agréable.

Plusieurs horizons d'évolutions sont à prévoir. Une première période d'aujourd'hui jusqu'à 2024, une seconde période de 2024 à 2030 et une dernière période au-delà de 2030.

A l'horizon 2024, les transformations en cours d'adoption sont les suivantes :

- **La mise en place de la voie réservée covoiturage**, bus et taxis, qui sera un héritage de la voie olympique et paralympique.
- **La transformation des portes en places** comme c'est déjà le cas pour 4 portes : la Porte de Vanves, la Porte des Lilas, la Porte Pouchet et la Porte de Pantin. En cours de transformation on retrouve 5 places : la Porte Dauphine, la Porte Maillot, la Porte de la Chapelle et la Porte de Briançon.
- **L'intensification de la végétalisation** : de plus en plus de plantations sont mises en œuvre afin de végétaliser les bords du périphérique. Il s'agit de plantations sur les talus, les terre-pleins centraux et les

bretelles (près de 50 000 arbres vont être plantés dont déjà 18 000 plantés entre 2020 et 2022).

Dans le cadre de l'aménagement du périphérique, la question de la végétalisation et du reboisement est un axe fondamental mis en avant par le Livre Blanc. Ce reboisement est bénéfique sur de nombreux points : il permet d'être plus vertueux et de respecter l'environnement tout en améliorant la qualité de vie des usagers.

Zoom sur le projet de la transformation des portes en places :

La transformation des portes en place permet d'augmenter l'attractivité de ces lieux souvent délaissés et considérés comme de simples lieux de passage. De plus, cela permet de mettre en valeur des axes historiques de communication. Dans le cas de la Porte Maillot, ce projet met en valeur l'axe ancien de Paris jusqu'à la Défense tout en permettant l'aménagement des allées de Neuilly (réinvestissement des trottoirs et mise en place d'espaces verts). Dans le cas de la Porte de la Chapelle, l'arrivée de l'ARENA fin 2023 représente une opportunité de rendre le cadre de vie plus agréable tout en réaménageant l'axe historique entre Paris et Saint-Denis.

Questions et retours d'expérience des participants

Il y a plusieurs années, une commission à l'AMIF avait traité de la transformation de l'autoroute A4 à la suite d'une étude réalisée sur ce projet. Auriez-vous des informations sur l'avancée de projet ? Les travaux réalisés ont-ils été repris ?

Patricia Pelloux précise qu'en effet, une étude avait été réalisée il y a une dizaine d'années sur la transformation de l'autoroute A4. A l'occasion de cette étude, une visite à Madrid avait été organisée et avait permis de mettre en lumière l'aménagement des voies de bus entrepris par la Ville de Madrid. Ces voies de bus fonctionnaient de manière alternée et avaient donné de nombreuses idées aux élus sur l'avenir de l'autoroute A4. Depuis 2018, 4 équipes travaillent sur le sujet de l'autoroute A4 en ayant repris les conclusions de cette étude menée il y a plus de dix ans. Le principe de la voie dédiée qui avait été mise en lumière au cours de cette étude a notamment été repris aujourd'hui dans la transformation du boulevard périphérique.

Marion Vergeylen précise que dans le cadre de son ancienne fonction au

Forum Métropolitain du Grand Paris elle avait eu l'opportunité de travailler sur le thème des routes du futur. Le travail qui avait été entrepris lors de cette première étude sur l'autoroute A4 s'est ajouté au corpus initial des études qu'avaient mené les équipes nationales sur le sujet. L'étude menée sur l'autoroute A4 était une étude prospective afin d'imaginer l'évolution des grands axes autoroutiers.

Dans le cadre de la mise en place de cette voie dédiée sur le périphérique, des études d'impact sur la circulation ont-elles été réalisées ? Si oui sont-elles connues du grand public ?

David Belliard précise que la proposition qui est faite n'est pas la réalisation d'une voie dédiée permanente sur le boulevard périphérique comme beaucoup d'usagers pourraient le croire. Suite à des discussions avec les acteurs, il a été décidé de mettre en place une voie dédiée activée à des horaires définis et désactivée le reste du temps. Il s'agit de mettre en place un projet qui ne relève pas d'une transformation complète et non réversible mais bien une gestion dynamique et pragmatique, vouée à des évolutions en fonction de l'usage et des circonstances de circulation. Il a été décidé qu'une signalétique lumineuse permettrait aux usagers de savoir lorsque la voie est dédiée au covoiturage, aux bus et aux taxis.

Si le modèle de mobilité doit être totalement repensé, les banlieues aux alentours du boulevard périphérique particulièrement autour de l'A4 sont inquiètes. Que vont devenir les 260 000 véhicules qui arrivent chaque jour par la Porte de Bercy pour se rendre dans le centre de Paris lorsque ce dernier sera interdit à la circulation ?

David Belliard précise que ces interrogations et ces craintes sont légitimes mais que la Ville de Paris s'engage à soutenir et à travailler main dans la main avec les communes sur la question de la transformation du périphérique et de cette future interdiction de circulation dans le centre-ville. Le côté dynamique du projet permet d'aborder cette transformation du périphérique d'une manière très pragmatique. Il ne s'agit pas de réduire le nombre de personnes déplacées mais de réduire le nombre d'automobiles utilisées en encourageant le covoiturage. Aujourd'hui, seulement 20% des automobiles circulant sur le boulevard périphérique sont utilisées à plusieurs. Le nombre d'automobilistes se déplaçant seul doit être réduit et pour cela, des investissements en matière d'infrastructures de covoiturage sont à prévoir. Il s'agit d'envisager les mobilités différemment en créant un contexte favorable

au covoiturage notamment par le biais de récompenses pour celles et ceux qui utilisent des automobiles à plusieurs (notamment en pouvant utiliser la voie dédiée et en allant plus vite).

Lorsque les grands axes de transits sont saturés, de nombreux automobilistes choisissent des voies de repli en modifiant leur itinéraire en passant davantage dans des zones résidentielles de communes de petite couronne. Comment sont travaillés les liens entre les grands axes et ces parties résidentielles de communes de petite couronne, souvent utilisés comme itinéraire de repli par les automobilistes ?

David Belliard précise que cela démontre une nouvelle fois les difficultés rencontrées lors d'une suppression de de voie sur le périphérique. Le projet de transformation du périphérique n'a pas vocation à supprimer des voies mais à transformer la manière à laquelle on utilise les automobiles. L'hypothèse des itinéraires de repli est liée à l'hypothèse dans laquelle des voies seraient supprimées de manière définitive or ce n'est pas le cas. Ici, la transformation du périphérique a seulement pour volonté de transformer l'usage d'une des voies de manière dynamique. Cependant cette question reste importante et amène à une réflexion davantage du côté de la Métropole du Grand Paris que de la Ville de Paris.

Ces questions de transformation du périphérique doivent être envisagées dans le cadre e la Révision du Schéma directeur d'Ile-de-France, en lien avec les thèmes de l'urbanisation et du développement économique. Ce projet ne peut être envisagé sans prendre en compte ces thèmes dans leur ensemble dans une vision systémique.

David Belliard précise qu'il y a une nuance : envisager toutes les mesures de manière systémique tétanise l'action. En effet, certes tout est systémique mais pour créer du changement il faut toujours déplacer un curseur afin de faire bouger l'ensemble. Même si la transformation du boulevard périphérique peut être contestée politiquement et sujette à débats, le côté systémique ne doit pas empêcher les évolutions et les changements. Sans petits changements, l'action attendra toujours une situation optimale pour se mettre en place et cette situation optimale n'a jamais lieu. Ainsi, la Ville de Paris a choisi de mettre en place ce changement au moment des Jeux Olympiques. De plus, rappelons que cette voie réservée était déjà prévue dans le cahier des charges et dans le dossier de candidature de la France pour l'organisation des Jeux Olympiques. Ce dossier de candidature a été

signé par les élus et a fait l'unanimité, donc la création de cette fois était déjà prévue et validée.

Un élu souligne la portée très utopique de cette transformation du boulevard périphérique qui risque d'avoir des conséquences désastreuses dans la vie quotidienne des usagers. En rendant cette voie dynamique, les temps de trajets risquent d'être rallongés alors que l'offre de transport au sein de la métropole du Grand Paris reste encore insuffisante pour les déplacements de banlieue à banlieue.

Patricia Pelloux précise qu'en effet l'offre de transport n'est pas encore optimale et c'est la raison pour laquelle la progressivité dans le changement a été décidée. Progressivement des offres et des services de covoiturage se mettent en place en Ile-de-France, des changements s'opèrent dans les moyens de déplacement des franciliens. Sans doute en lien avec l'augmentation du prix de l'essence, d'autres types de mobilités se développent rapidement au sein de la Métropole du Grand Paris ces dernières années (transports en commun et covoiturage notamment).

Un élu précise que pour les besoins du quotidien il est parfois encore difficile d'utiliser le covoiturage en France qui n'est pas encore démocratisé, surtout pour les déplacements de banlieue à banlieue. Le périphérique permettait aux usagers d'atteindre Paris ou de relier les banlieues entre elles.

Patricia Pelloux précise que ce sont des changements structurels et que les jeunes générations sont bien plus habituées au covoiturage qui ne va cesser de se développer. De plus, l'objectif du développement du réseau du Grand Paris est aussi, à termes, d'éviter le passage obligatoire par le périphérique pour les déplacements de banlieue à banlieue. Cette réflexion porte également sur la logistique afin de réduire les flux sur le boulevard périphérique.

Peut-on concrètement savoir comment va se traduire cette utilisation dynamique de la 3^{ème} voie ? Y'aura-t-il une surveillance dans les villes limitrophes ? Comment ce système dynamique sera mis en place ?

Patricia Pelloux précise que l'APUR n'est pas la mieux placée pour répondre à cette question qui devrait davantage être posée à la direction de la voirie. Il semble que l'idée sera de mutualiser les équipements afin que le système soit complètement ouvert pour les ayants-droits. Ce système de troisième

voie dynamique sera conçu de manière à être activé à certains moments et désactivé à d'autres. Il y aura une véritable souplesse de ce dispositif.

Peut-on savoir quand auront lieu les prochaines phases de concertation sur l'avenir du boulevard périphérique ? Les citoyens et les institutions de la petite couronne seront-ils conviés ?

Patricia Pelloux précise qu'un fichier est disponible à la fois sur le site de la Ville de Paris et le site de la Commission Nationale du Débat Public. Une première réunion a eu lieu hier soir en visio-conférence depuis l'Hôtel de Ville. Les prochaines réunions sont annoncées le 10 et le 23 mai. Il s'agit de réunions publiques et ouvertes à tous.

Marion Vergeylen précise que la Commission Nationale du Débat Public est garante de ce débat sur l'avenir du boulevard périphérique. Stéphane Beaudet, président de l'AMIF a souhaité trouver une date afin de réfléchir à la contribution de l'association des maires d'Ile-de-France sur le débat sur l'avenir du périphérique. Par conséquent, l'AMIF sera bien présente lors de ces concertations organisées afin de défendre les intérêts des maires des communes d'Ile-de-France.

Monique Bourdier, élue référente de la commission mobilités clôture la séance en remerciant les intervenants pour la clarté de leurs présentations. Elle conclut que le sujet du périphérique parisien est un sujet particulièrement complexe de par la difficulté du projet à faire consensus entre tous les acteurs franciliens.

LISTE DES INSCRITS :

NOM	PRENOM	COMMUNE	FONCTION
BALLET	Jean-Marie	PUTEAUX	Adjoint au maire
BERDOATI	Éric	SAINT CLOUD	Maire
BISSON	Jean-	MAREIL-MARLY	Adjoint

	Bernard		
BOSQUILLON	SOPHIE	L'ÎLE SAINT DENIS	Conseillère municipale déléguée
CAREL	Pierre-Olivier	ROSNY-SOUS-BOIS	Adjoint au Maire
DESPINASSE	Frédéric	BOULOGNE BILLANCOURT	Directeur de Pôle Aménagement urbain et Cohésion Territoriale
DOMONT	Benjamin	ISSY-LES-MOULINEAUX	Chef de projet espaces publics
EBLING	Frederic	CCI Essonne	élu
GALEY	Bertrand Pierre	BOULOGNE BILLANCOURT	Maire Adjoint
GENESTIER	Jean- Michel	LE RAINCY 93340	Maire
GHODBANE	Mohamed	TREMBLAY EN FRANCE	Élus chargé transports
GOMPERTZ	Stéphane	CHAVENAY 78450	1er adjoint
GOUGEON	Antoine	NOGENT-SUR-MARNE	Élu en charge des mobilités
HOUCINI	Mohamed	FONTENAY-AUX-ROSES	Conseiller municipal
HUBERT	Cécile	TRANSDEV - Issy-les- Moulineaux - 92130	AMIF Partenaires - Responsable du Développement Territorial
LE PIVAIN	louis	VIROFLAY78220	Maire-adjoint
LECUYER	Marc	VILLENEUVE-SAINT- GEORGES	Élu
LENAIN	Valérie	METROPOLE GRAND PARIS 75013	Directeur de la Cohérence Territoriale et de l'Information Géographique
LHERITIER	DANIEL	GRDF	Directeur Affaires Publiques Ile de France
MANACH	Laura	RATP	Responsable affaires publiques
MARQUES	Modeste	MONTIGNY-LES- CORMEILLES / GB2A Avocats	Élu(e) - Conseiller municipal et communautaire / Avocat
MORLAIS	Jean	SAINT-FARGEAU- PONTHIERRY	Adjoint à la transition écologique
MOUCHARD	PHILIPPE	LA QUEUE EN BRIE	MAIRE ADJOINT TRANSPORTS
PESSOA	Tony	CHAMPIGNY SUR MARNE	Élu(e) - Conseiller municipal
RAFRAFI	Meriem	BOUSSY-SAINT-ANTOINE	Adjointe au Maire en charge des Déplacements
ROUEN	Dominique	LESIGNY 77150	Adjointe au Maire
THORY	Maxime	MONTMORENCY - 95160	Maire de Montmorency
TURANO	PASCAL	CHARENTON-LE-PONT 94220	1er Maire-adjoint
VALLEE	Guillaume	POSSY	DGST Adjoint