



COMMISSION
MOBILITES

AUTOPARTAGE ET COVOITURAGE : DEPLOYER UNE OFFRE DE MOBILITE PARTAGEE SUR SON TERRITOIRE



Compte-rendu de la séance du mardi 14 février
2023

I INTERVENANTES

Matthias BEAUFILS-MARQUET, Ingénieur qualité de l'air et Mobilité actives au sein du Pôle Villes et Territoires Durables ADEME IdF

Basile HASSAN, Chargé de projets Intermodalité & Nouvelles Mobilités – Ile-de-France-Mobilités



🕒 Le mardi 14 février 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

Face au défi de la transition écologique et l'augmentation des coûts du carburant comme des péages autoroutiers, **le modèle de la mobilité automobile individuelle est aujourd'hui questionné.**

Des alternatives automobiles partagées émergent progressivement avec l'autopartage et le covoiturage, **lesquelles s'insèrent de manière complémentaire dans l'offre de transports collectifs proposée,** insuffisamment développée dans les territoires ruraux et péri-urbains.

L'autopartage s'entend comme la **mise à disposition d'un ou plusieurs véhicules auprès d'usagers ayant souscrit ce service,** qu'il s'agisse d'un abonnement ou d'un tarif forfaitaire. Ce peut être un autopartage entre particuliers (famille, proches, voisins etc.), une location de véhicules entre particuliers sur de courtes durées ou encore un service d'autopartage dans les milieux urbains comme Autolib à Paris et certaines communes limitrophes jusqu'en 2018. Ces services ont bénéficié à plus de 320 000 Français en 2022, représentant une hausse de 10% par rapport à l'année précédente. À l'inverse, le covoiturage est un **mode de déplacement consistant à partager son véhicule avec d'autres passagers effectuant le même trajet,** que cela soit occasionnel ou régulier (trajet travail-domicile par exemple). 900 000 personnes covoitureraient chaque jour – engendrant par l'occasion une baisse de 7 800 tonnes des émissions de CO2 produites – selon les estimations du ministère de la Transition écologique, lequel fixe un objectif de trois millions d'usagers quotidiens d'ici 2024.

Qu'il s'agisse de l'autopartage ou du covoiturage, **les communes peuvent être accélératrices de leur développement.** Il est d'abord possible de créer

une dynamique favorable à ces usages **en favorisant l'intermodalité et en réduisant l'attractivité de la voiture individuelle au cœur des villes** par différentes mesures (limitation de la vitesse, réduction de l'espace public dédié, tarification du stationnement) tout en excluant les véhicules auto-partagés et covoiturés de ces mesures (gratuité du stationnement, circulation sur des voies réservées etc.) **via** la délivrance d'un label pour ces derniers, par la collectivité compétente.

Ensuite, au sujet du covoiturage, elles **peuvent mettre en place des lignes de covoiturage sur les axes majeurs**, sur lesquels l'offre et la demande sont identiques – c'est-à-dire principalement les axes entre les zones pavillonnaires périphériques et les zones d'activités, **a minima** pendant les migrations pendulaires –. La création de ces lignes **suppose d'être titulaire de la compétence mobilités et voiries**, tant pour conventionner avec un opérateur de mise en relation que réaliser les aires de charge et dépose.

Dans le cadre du développement de cette pratique, **il convient de lever certains freins**. Sur le frein psychologique d'utiliser cette mobilité, **des campagnes de communication** peuvent être menées pour susciter l'envie de le pratiquer (convivialité, avantage économique et écologique etc.). En parallèle, sur le frein financier, la loi d'orientation des mobilités (LOM) autorise des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) à **accorder des gratifications financières aux conducteurs** s'engageant à prendre des passagers sur ces tels axes durant certains horaires, permettant de diminuer le prix voire d'obtenir la gratuité pour les usagers.

Enfin, il est possible pour les collectivités de se saisir du **plan national covoiturage du quotidien** annoncé le 13 décembre dernier, lequel envisage de développer massivement cette pratique en aidant notamment les collectivités à investir dans de telles lignes de covoiturage avec **50 millions d'euros du Fonds vert** fléchés en 2023 à cette fin. Ce fonds est mobilisable auprès du préfet de département, qu'il s'agisse du co-financement (50 à 80%) de campagnes de communication, du fonctionnement (permettant notamment une couverture nationale des schémas départementaux de covoiturage), d'infrastructures (avec l'augmentation du nombre d'aires de covoiturage), d'ingénierie, de pilotage ou d'études (assurant leur attractivité avec l'adéquation de l'offre et de la demande). **Ce plan national incite également les collectivités à participer financièrement à la pratique du covoiturage avec la subvention des trajets à hauteur de 50%** – 1€ versé par la collectivité = 1€ versé par l'État – et de verser aux conducteurs une prime covoiturage de 100€.

Ile-de-France Mobilités travaille en collaboration avec trois opérateurs de covoiturage et centralise sur son application la possibilité de chercher un trajet par une simple recherche d'itinéraire. Enfin, **plusieurs initiatives locales peuvent être lancées**, comme en Essonne où, à partir de janvier 2023, les

jeunes essonniens de 18 à 25 ans pourront bénéficier d'une prise en charge jusqu'à 100€ pour tout usage des plateformes de covoiturage partenaires sur les trajets concernés, partant ou arrivant du département.

En outre, la loi LOM permet également aux AOM d'être compétentes pour l'organiser sur leur territoire tout comme aux communes et intercommunalités titulaires de la compétence voirie. En plus de la création d'une dynamique favorable à cet usage et du lancement de campagnes de communication, **les communes peuvent être amenées à participer financièrement à ces services**. En effet, alors que dans les secteurs les plus denses, les opérateurs peuvent réussir à financer seuls le service par la perception des recettes commerciales d'exploitation, un certain soutien dans les autres territoires peut s'avérer nécessaire, au moins les premières années. **Différentes options sont possibles et dépendent des territoires dans lesquels ce service s'implante** : initiative privée, délégation de service public (DSP) par un marché public, partenariat public/privé ou enfin en régie (ou société publique locale).

Ce service de mobilité a été initié dans de nombreuses villes de la couronne parisienne, à l'instar de Montreuil depuis 2020, année durant laquelle deux opérateurs ont déployé des véhicules dans six stations installées à travers la ville (sur les infrastructures laissées vacantes par la fin du service Autolib), rejoints par un troisième opérateur et deux nouvelles stations depuis 2022 face à la hausse de la demande locale.

I POINTS PRINCIPAUX DES INTERVENTIONS ET ECHANGES

Jean-Baptiste Hamonic, maire de Villepreux (78) et élu référent de la commission Mobilités remercie les élus pour leur présence et les intervenants pour leur disponibilité. Il rappelle que l'AMIF a eu l'opportunité de travailler sur la question des Mobilités lors du Conseil National de la Refondation. En tant qu'association d'élus, l'AMIF a été une force de proposition lors de ce CNR.

Intervention de Basile HASSAN, Chargé de projet Intermodalité & Nouvelles Mobilités – Ile-de-France Mobilités.

L'autopartage est un service de mise à disposition de voitures pour une courte durée (de quelques minutes à quelques jours, 24 heures sur 24.

L'autopartage a pour ambition de **démotoriser les habitants de Paris et de petite couronne** ainsi que de **faire en sorte que les habitants de la grande couronne abandonnent leur second véhicule**.

L'autopartage est complémentaire de l'usage des transports en commun et du vélo, il s'agit davantage d'un mode de transport occasionnel et ponctuel. L'autopartage permet aussi d'avoir recours à des véhicules électriques, qui ont un impact environnemental moindre comparé au véhicule moyen en Ile-de-France.

Les avantages de l'autopartage :

- Il libère de l'espace public (jusqu'à 9 places de stationnement selon l'ADEME)
- Il permet de diminuer l'usage de la voiture (de l'ordre de 20%) au profit du vélo et des transports en commun
- Il favorise le recours à des véhicules ayant les plus faibles impacts environnementaux
- Il permet de profiter d'un véhicule sans les contraintes liées à sa possession (assurance, carburant, entretien...)

En 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités (loi LOM) a permis **la création du label autopartage**. Ce label est une garantie en termes de qualité de service pour les collectivités qui souhaiteraient déployer un service sur leur territoire. Ce label est également un moyen permettant **d'appliquer le pouvoir de police** grâce à la vignette apposée sur le pare-brise du véhicule labélisé (l'étiquette bleue sur les véhicules d'autopartage leur donne le droit de stationner sur certaines places). Enfin, le label est un outil crucial pour accompagner les communes dans le développement de cette pratique. **Aujourd'hui, le label autopartage est composé de 11 opérateurs qui permettent de mettre à disposition plus de 8 800 véhicules dans la région francilienne.**

Depuis 2019, trois séminaires ont été organisés afin de traiter des sujets relatifs à la pratique de l'autopartage en Ile-de-France. Ces séminaires ont pu évoquer les avantages de l'autopartage, mais également le montage contractuel entre les collectivités et un opérateur. Dernièrement en 2022, un séminaire a été organisé sur la question de la signalétique dans le cadre de l'autopartage.

Lorsque les opérateurs sont intégrés au label, ils sont intégrés directement à

la carte d'Ile-de-France Mobilités, permettant à l'utilisateur de visualiser les véhicules situés à proximité. Parmi les opérateurs intégrés nous pouvons trouver « Cityscoot », « Clem » ou encore « Communauto ». Progressivement, des opérateurs tels que « Sharenow » ou encore « Cooltra » seront ajoutés également à l'application Ile-de-France Mobilités.

Actuellement, les opérateurs d'autopartage sont davantage présents en petite couronne et à Paris, Ile-de-France Mobilités incite les communes de grande couronne à inviter les opérateurs d'autopartage à s'implanter dans leur commune en leur faisant profiter d'avantages.

Pour déployer un service d'autopartage sur sa commune, trois hypothèses sont à envisager :

1) Des opérateurs d'autopartage se sont rapprochés de la collectivité et/ou le gestionnaire de voirie est intéressé pour développer cette activité sur le territoire

Dans ce cas-là la collectivité peut faire bénéficier à l'opérateur d'une **autorisation d'occupation du domaine public** (L. 1231-17 du code des transports). Le gestionnaire de voirie se charge donc d'autoriser un service sur le territoire.

2) Les opérateurs d'autopartage ne viennent pas par eux-mêmes sur le territoire

Dans ce cas-là, les collectivités peuvent réaliser un **contrat de la demande publique** et donc créer un marché. Cela permet la mise en place d'une délégation de service public.

3) Le gestionnaire de voirie souhaite tester le service avant d'éventuellement le pérenniser.

Dans ce cas précis, le gestionnaire de voirie met en place une **expérimentation** sur le territoire.

Depuis la promulgation de la loi LOM, **le déploiement d'un service d'autopartage est soumis à la délivrance préalable de titres valant autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public routier.** La mise en place d'une **procédure de mise en concurrence** est donc nécessaire. Cette procédure comprend la rédaction d'un cahier des charges, sa publication sur des canaux nationaux et une analyse des offres dans le but

d'attribuer le titre.

De nombreuses collectivités ayant développé leur offre de véhicules d'autopartage ont utilisé l'**Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI)**. L'AMI est une méthode assez simple pour montrer aux opérateurs que la commune est ouverte à la mise en place de l'autopartage sur le territoire. Cependant, la mise en place d'un Appel à Manifestation d'Intérêt pose quelques contraintes :

- Lorsqu'une commune met en place un AMI, elle ne peut restreindre l'occupation de son territoire à un nombre défini d'opérateurs.
- L'occupation du territoire par les opérateurs lors de l'AMI est de courte durée étant donné qu'il s'agit d'un cadre expérimental.

Intervention de Matthias BEAUFILS-MARQUET, Ingénieur qualité de l'air et Mobilités actives au sein du Pôle Villes et Territoires Durables ADEME IdF

Depuis 2019, l'ADEME mène une étude sur la pratique de l'autopartage, ici il s'agit de [l'Enquête Nationale Autopartage 2022](#). L'idée de cette enquête est de voir si l'autopartage constitue un levier important pour favoriser la mobilité durable.

L'enquête a été réalisée par le biais d'un questionnaire autoadministré diffusé en ligne entre le 11 mai et le 13 juin 2022. Ce questionnaire a également été diffusé auprès des usagers de l'autopartage par mail. Cette enquête a donc réuni 2 768 enquêtés ayant répondu au questionnaire.

Il existe trois types d'autopartage :

- **L'autopartage en boucle** qui consiste à prendre un véhicule dans un lieu et la ramener dans ce même lieu en fin d'utilisation, **un abonnement est nécessaire pour ce type d'autopartage**. L'autopartage en boucle s'inscrit dans le cadre d'une mobilité collective : dans les 2/3 des locations, les usagers sont plusieurs dans le véhicule. Une majorité des déplacements réalisés dans le cadre de l'autopartage sont non contraints (départs en vacances ou en weekend).
- **L'autopartage en free-floating** qui permet de prendre un véhicule dans un lieu et **offre la possibilité aux utilisateurs de déposer le véhicule dans un autre lieu en fin d'utilisation**. L'autopartage en free-

floating concerne des locations souvent plus fréquentes mais plus courtes (d'une durée moyenne de moins d'une heure) et concerne principalement des déplacements dans le centre-ville liés à des activités de sociabilité.

- **Getaround connect** qui permet de louer un véhicule qui devra être retourné au lieu de location, à la différence de l'autopartage en boucle. **A la différence de l'autopartage en boucle, Getaround connect ne nécessite pas d'abonnement.** Getaround connect concerne des locations moins fréquentes mais plus longue (durant en majorité plus de trois jours pour une distance supérieure à 200km). Les déplacements sont souvent en dehors des agglomérations de résidence et en particulier pour des motifs de loisir.

L'étude menée par l'ADEME a reçu des réponses majoritairement des utilisateurs ou des opérateurs d'autopartage en boucle ce qui est à prendre en compte dans l'objectivité de l'étude sur la pratique de l'autopartage. L'étude a permis de mettre en avant le fait que **55% des auto-partageurs sont des hommes et 86% des auto partageurs vivent dans une agglomération de plus de 200 000 habitants.** 80% des utilisateurs sont des actifs en situation d'emploi, dont une majorité de cadres et de professions intellectuelles supérieures. **Une majorité des utilisateurs de l'auto partage ne possède pas de véhicule.**

L'étude a permis de mettre en perspective le fait que l'auto partage s'intègre correctement dans l'offre de mobilités. **Un tiers des usagers considèrent l'auto partage comme un complément des transports en commun ou des modes actifs. L'autopartage en boucle répond à un besoin ponctuel mais régulier de mobilité.**

Les impacts de l'autopartage sur la mobilité :

Les personnes ayant recours à l'autopartage utilisent moins leur propre voiture (20% d'utilisation en moins pour les usagers de l'autopartage.) Les usagers de l'autopartage ont tendance à recourir davantage au vélo, à la marche et aux transports en commun. **65,5% des enquêtés ont connu une expérience de démotorisation dans leur ménage,** liée à l'utilisation de l'autopartage. L'autopartage amène donc à la démotorisation ce qui est un impact très positif.

L'étude de l'autopartage permet de se rendre compte des impacts à l'échelle

internationale : la pratique de l'autopartage permet l'évitement de 53 millions de kilomètres annuels, la libération de plus de 10 000 places de stationnement et le remplacement de plus de 53 000 voitures. A l'échelle individuelle, une voiture en autopartage remplace 5 à 8 voitures personnelles.

Les enjeux actuels de l'autopartage sont de pouvoir parvenir à une massification car cette pratique est encore largement sous-utilisée. Le but étant également de parvenir à une diversification des profils des usagers de l'autopartage (notamment en touchant davantage les jeunes seniors). Développer l'autopartage en dehors des centres urbains est également une nécessité pour son développement. La mise en place de tarifications solidaires est également une piste pour permettre de diversifier les profils des usagers de l'autopartage.

Le développement stratégique de l'offre est également essentiel : les types de service d'autopartage doivent être complémentaires afin de constituer la base d'une mobilité plus durable faisant concurrence aux modes motorisés individuels.

Questions et retours d'expérience des participants

Vous avez parlé lors de ces présentations de l'échelon communal pour développer l'autopartage mais est-ce que ces pratiques ne sont pas à développer davantage à l'échelle intercommunale ?

Basile Hassan précise qu'en effet, pour harmoniser et simplifier les règles et la pratique de l'autopartage, il est plus intéressant de le développer ces dispositifs d'autopartage à l'échelle de l'intercommunalité. Le développement de l'autopartage à l'échelle de l'intercommunalité présente des avantages : il simplifie l'usage de cette pratique pour les usagers qui n'auront pas à changer d'opérateurs entre chaque commune et pourront bénéficier de la mise en place d'un service commun.

L'autopartage apparaît comme « la dernière roue du carrosse » des nouvelles mobilités, est-ce le cas ?

Basile Hassan précise que l'autopartage est une mobilité intéressante qui doit être développée en complément des autres formes de mobilité. Un des freins à l'utilisation de l'autopartage est la tarification qui reste encore très élevée. Cependant, l'autopartage peut représenter une opportunité pour les

usagers qui n'utilisent leur véhicule que pour des déplacements ponctuels : pratiquer l'autopartage de manière ponctuelle est économiquement plus avantageux que de posséder un véhicule et de l'entretenir.

Pourquoi n'avez-vous pas parlé du covoiturage lors de vos présentations ?

Basile Hassan précise que pour ne pas brouiller les messages, les intervenants ont fait le choix de parler seulement de l'autopartage. Le covoiturage est en plein essor, particulièrement depuis que l'Etat a annoncé [un plan national pour le covoiturage](#) en décembre 2022. Le covoiturage évolue bien plus rapidement que la pratique de l'autopartage à l'échelle française, surtout en période de grèves. Les opérateurs d'autopartage attendent avec impatience un plan national similaire à celui qui a été lancé en faveur du covoiturage afin de démocratiser cette pratique. Le but de la création du label est donc de faire connaître davantage l'autopartage.

Seulement 37% des utilisateurs de véhicules en autopartage sont sans voiture. Est-ce que les auto-partageurs le sont plutôt par conviction environnementale ou parce que c'est avantageux pour eux économiquement ?

Matthias Beaufils-Marquet précise que l'étude menée par l'ADEME permet de mettre en valeur des motifs de l'usage de l'autopartage. Parmi les motifs, 25% des usagers recourent à l'autopartage parce qu'ils considèrent que l'entretien du véhicule est trop contraignant et trop cher. Ensuite, une partie des auto-partageurs ont recours à cette pratique pour des raisons environnementales. Les motifs de recours à l'autopartage sont donc principalement économiques et environnementaux.

Quelle est la part des véhicules dits propres ou hybrides sur le secteur de l'autopartage ? Si on souhaite que l'autopartage connaisse un véritable envol l'électrification du parc sur l'ensemble du territoire semble nécessaire.

Matthias Beaufils-Marquet précise que l'ADEME ne possède pas de chiffres sur le type de véhicules en autopartage (s'ils sont hybrides ou électriques). Cependant, fatalement si une commune met en place une pratique de l'autopartage en boucle, elle devra aménager une station. L'aménagement d'une station par la commune facilite l'installation de bornes électriques et donc l'usage de l'autopartage en boucle.

Quel est le risque pour une commune d'avoir recours à un opérateur d'autopartage qui n'est pas labellisé (tel que Get Around) ?

Basile Hassan précise que pour la commune cela ne change pas grand-chose : le label permet seulement d'orienter les communes vers les meilleurs opérateurs à déployer sur le territoire. Cependant, le fait que l'opérateur ne soit pas labellisé peut présenter certaines contraintes :

- Le fait que Get Around ne soit pas labellisé a pour conséquence son absence sur l'application Ile-de-France Mobilités et cela peut donc poser des problèmes en termes de plateforme multimodale.
- En matière de pouvoir de police également le fait que les véhicules ne soient pas labellisés pose un problème. Les véhicules ne disposeront pas de vignette sur leur pare-brise et donc ne pourront pas stationner sur les places prévues à cet effet.

Comment se passe le processus de labellisation pour les opérateurs d'autopartage ?

Basile Hassan précise que lors du processus de labellisation, les opérateurs eux-mêmes se présentent auprès d'Ile-de-France Mobilités. Leurs services (en termes de moyens humains et d'équilibre économique) ainsi que la qualité des véhicules sont évalués par Ile-de-France Mobilités afin de savoir s'ils respectent les critères environnementaux. Suite à cette évaluation, Ile-de-France Mobilités décide d'accorder ou non le label à l'opérateur d'autopartage.

Quel est le coût de l'expérimentation de l'autopartage pour une commune ?

Basile Hassan précise que le coût de l'expérimentation de l'autopartage pour une commune est particulièrement difficile à évaluer. Cependant en matière d'infrastructure, la création d'une station d'autopartage ne coûte pas extrêmement cher.

- Lorsqu'une commune a du mal à attirer un opérateur d'autopartage sur son territoire, elle peut dans un premier temps pratiquer une redevance nulle.
- Dans un second temps, la commune peut choisir de financer les stations d'autopartage (station de recharge par exemple).

- Dans un dernier temps, pour attirer les opérateurs d'autopartage, la commune peut également mener une campagne de communication sur l'autopartage pour faire connaître le service aux usagers.

Est-il prévu des évolutions dans le label d'Ile-de-France Mobilités sur l'autopartage au cours de l'année ?

Basile Hassan précise qu'il n'y a pas d'évolution du label prévue en 2023. Cependant, des évolutions sont à prévoir et concerneront surtout la différenciation des véhicules sur l'application : il faut différencier les scooters des voitures. Ces évolutions verront le jour en 2024.

Qu'est-ce qui intéresse un opérateur dans un territoire ? Comment un élu peut mettre en avant son territoire et attirer les opérateurs ?

Basile Hassan précise qu'Ile-de-France Mobilités peut aider les collectivités à rentrer en contact avec les opérateurs, et les aider dans la rédaction du projet. Aujourd'hui, les opérateurs sont particulièrement intéressés lorsque c'est l'intercommunalité qui porte le projet. Cependant, des actions de communication de la part des communes peuvent vraiment pousser les opérateurs à s'implanter, notamment en leur promettant une campagne de communication poussée et l'implantation des stations dans un emplacement proche des transports en commun. Un quart des usagers de l'autopartage ont pris connaissance de cette pratique en passant devant une station : l'emplacement de la station a réellement un rôle à jouer et peut inciter un opérateur à s'implanter dans un territoire.

LISTE DES INSCRITS :

NOM	PRENOM	COMMUNE	FONCTION
FERRE	Jean-Pierre	Châtillon	Élu(e) - Conseiller municipal délégué à l'ESS
MARQUES	Modeste	Montigny-Lès-Cormeilles / GB2A Avocats	Élu(e) - Conseiller municipal et communautaire / Avocat
PESSOA	Tony	Champigny-sur-Marne	Élu(e) - Conseiller municipal
BOURDINAUD	Anne-Marie	Mairie Sucy-en-Brie	Élu(e) - Maire-adjointe
HUBERT	Cécile	TRANSDEV - Issy-les-Moulineaux - 92130	AMIF Partenaires - Responsable du Développement Territorial
CAREL	Pierre-Oliver	Rosny sous-bois	Adjoint au Maire
MOLLAND	GILLES	BRÉANÇON 95640	MAIRE
KORDJANI	Mustapha	Châtenay Malabry	Conseiller municipal délégué à le handicap et à la prévention santé
DOLCI	Jacques	Conflans sainte Honorine	Conseiller municipal
BOSQUILLON	SOPHIE	L'Île-Saint-Denis	Conseillère municipal déléguée

LABRANQUE	Jean-Michel	BOUTIGNY	1 ^{er} maire adjoint
ABADJA	Charly	SAMOIS SUR SEINE	Maire Adjoint
VALERIAUD	Claire	Buthiers 77760	Adjointe
ABADIA	Charly	Samois sur seine 77920	Maire Adjoint
BERTHON	Anne-Laure	Achères	DGA
MARTIN	Isabelle	Épône	Maire adjointe aux finances et mobilité
NAHON	John-David	Paris	Responsable Affaires publiques
REFALO	Pauline	IGNY 91430	Directrice de Cabinet et de la communication
CHAPPE	Betty	Moissy-Cramayel	Maire adjointe
PECQUEUX	CLEMENT	VILLE D'IVRY SUR SEINE	ADJOINT AU MAIRE
PRECETTI	Perrine	Antony	Maire adjointe
CATARINO	Christine	Ville de Jouy-le-Moutier	Élue déléguée aux mobilités
BRENAC	Myriam	CAHVENAY 78450	Maire de Chavenay
MANACH	Laura	Ratp	Responsable mission affaires publiques
MARTIN	Sophie	Communauté de Communes du Pays de Limours 91640	Cheffe de projet Petite Ville de Demain
POUCHET	Elody	Communauté de communes du pays de limours	Chargée de mission environnement
DOLCI	Jacques	78700	Conseiller municipal délégué transports
JEANNIN	Hervé	MAIRIE DE CRISENOY	Maire
LEFEVRE	Christine	MEROBERT	Adjointe et syndicat transport
SALA	Patrick	BUSSIERES 77750	Adjoint au Maire
DUMAS	Dominique	Commune de Vauhallan	Adjointe aux mobilités
POUPART	ANTOINE	CHESSY 77700	1 ^{er} adjoint délégué aux transports
SADOUN	Emmanuelle	Aigremont	Maire-adjointe
RAFRAFI	Meriem	Boussy-St-Antoine, 91800	Adjointe au Maire
BOSQUILLON	SOPHIE	L'Île-Saint-Denis	Conseillère municipale déléguée
ABENA	Gabin	Vigneux sur Seine	Délégué aux Mobilités et aux Énergies
GHODBANE	Mohamed	Tremblay en France	Conseiller municipal transport
ESNOL	Maëva	Rosny-sur-Seine	Directrice de la communication et de l'événementiel
LABRANQUE	Jean-Michel	Boutigny	1 ^{er} maire adjoint
BOUCHER	Jean-Pierre	Le TREMBLAY sur MAULDRE	Conseiller Municipal Délégué chargé de la sécurité et des mobilités
RAMBOUR	Jean-Charles	Herblay sur seine 95220	Adjoint au maire délégué aux Transports
PROPONET	Christian	CHILLY MAZARIN 91380	Adjoint
Davin	Jean-Roger	Croissy sur Seine	Maire
BRENAC	Myriam	CHAVENAY	Maire/VP Transports mobilités CCGM
LACAILLE-ALBIGES	Florent	Noisy-le-Sec 93130	Adjoint au maire
DOSSOU	Roch	Noisy le Roi	Conseiller Municipal Délégué
VATELER	SANDRINE	MAREUIL LES MEAUX	Délégués municipale
ANIAMBOSSOU	Emeric	CARRIERES SOUS POISSY	Conseiller Municipal délégué aux mobilités
LABRANQUE	JEAN-MICHEL	BOUTIGNY	1 ^{er} maire -adjoint
DOSSOU	Roch	NOISY LE ROI	CONSEILLER Municipal Délégué
MEIRA	Manuel	St Pierre-les-Nemours	Conseiller municipal
CORDIER	Gilles	Palaiseau	Adjoint au maire espace public et mobilités
BALLET	Jean-Marie	Puteaux	Maire adjoint
DAZELLE	François	Achères	Adjoint au maire
DUMAS	Dominique	Commune de VAUHALLAN	Adjointe aux mobilités et à la transition écologique
MARTELLI	Lucille	Mairie de Champigny-sur-Marne 94500	Cheffe de projet environnement et mobilité durable

HERLEZ	Robin	Grand Paris Seine Ouest + 92190	Chargé de mission Planification et Projets de Mobilité
--------	-------	------------------------------------	--