



# l'autreDemain

DÉCARBONER LES MOBILITÉS :  
UN *FUTURE CAMP* POUR CONSTRUIRE  
UNE VISION PROSPECTIVE

octobre 2023



 l'autreDemain

# UNE MÉTHODE : LE *FUTURE CAMP*

L'AUAT anime une démarche prospective pour identifier et mettre au débat des scénarios prospectifs de décarbonation des mobilités à horizon 2050 dans le territoire toulousain. Retour sur la méthode et les premiers éléments issus d'un évènement collaboratif organisé le 4 juillet 2023 au Fablab Artilect à Toulouse.

Une cinquantaine de participants d'horizons très variés se sont projetés en 2050 pour penser ensemble les voies de la décarbonation des mobilités.

L'AUAT a organisé un *future camp*, un forum où une animation préparée invite les participants à se projeter en situation prospective. Ils sont volontairement d'origines très diversifiées (collectivités, entreprises, associations, habitants...) avec une posture d'égalité, chacun partageant sa propre expertise. C'est un temps d'échange où l'on s'informe, partage et coconstruit une vision prospective.

Afin de confronter les points de vue et de cultiver la controverse, il était essentiel que cet évènement soit collaboratif. Les méthodes participatives et collabo-

ratives sont souvent utilisées dans les exercices de prospective et participent à enrichir le sujet en élargissant le cercle de réflexion et d'expertise.

Lors du *future camp*, l'ensemble des participants a contribué et collaboré afin d'éclairer les futurs de la décarbonation des mobilités. Ils ont partagé des visions, fait part de leurs expériences et de leurs questionnements, mis à jour leurs représentations, leurs désirs mais aussi leurs craintes, afin de créer une émulation autour des visions et des trajectoires désirables de la décarbonation des mobilités.



Un *future camp* est un voyage en prospective, mûrement préparé, destiné tout à la fois à

**réfléchir / co-créer, partager / disséminer, questionner / reconstruire, conceptualiser / préparer l'action...**

Son objectif premier est de construire une communauté vivante de la prospective, ouverte aux professionnels, praticiens et amateurs.

Tous y ont la même place — ténor ou anonyme, directeur ou étudiant, journaliste ou restaurateur — car chacun est acteur de son devenir et de celui du monde.

Société Française de Prospective



# L'ÉCLAIRAGE D'UNE EXPERTE



**Manon Loisel a introduit la matinée en partageant un état des lieux sur le thème « Pour des mobilités justes et décarbonées ». Consultante en politiques publiques, responsable pédagogique du cycle mobilités et territoires de l'hdedat, Manon Loisel a développé son approche des enjeux de la décarbonation des mobilités. Elle a rappelé les ordres de grandeur et insisté sur les enjeux de justice sociale cachés derrière ce sujet de première importance. Extraits.**

Les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur du transport n'ont cessé d'augmenter depuis les années 1960 jusqu'à aujourd'hui. L'évolution de la demande de transport en est le principal responsable. Si le nombre de déplacements par jour et par personne est resté stable, (environ 3 à 4 trajets par jour par personne), tout comme le temps moyen consacré pour se déplacer (de l'ordre d'1h par jour et par personne), la distance moyenne des déplacements a elle, fortement augmenté. L'avènement d'une société hyper-mobile s'est fait dans un contexte d'une augmentation considérable de la vitesse des déplacements, permettant un allongement des distances. La diffusion des modes rapides et le développement des infrastructures autoroutières ont eu un impact majeur sur ce phénomène. Cette évolution structurelle a été rendue possible par la disponibilité d'une énergie abondante, le plus souvent carbonée.

Si des progrès concernant l'efficacité énergétique des véhicules et l'intensité carbone de l'énergie utilisée sont à relever sur les années passées, ils ont été largement compensés par un report modal vers les modes routiers et par la baisse du taux de remplissage des voitures. La mobilité contemporaine est aujourd'hui considérée comme hyper-fossile.

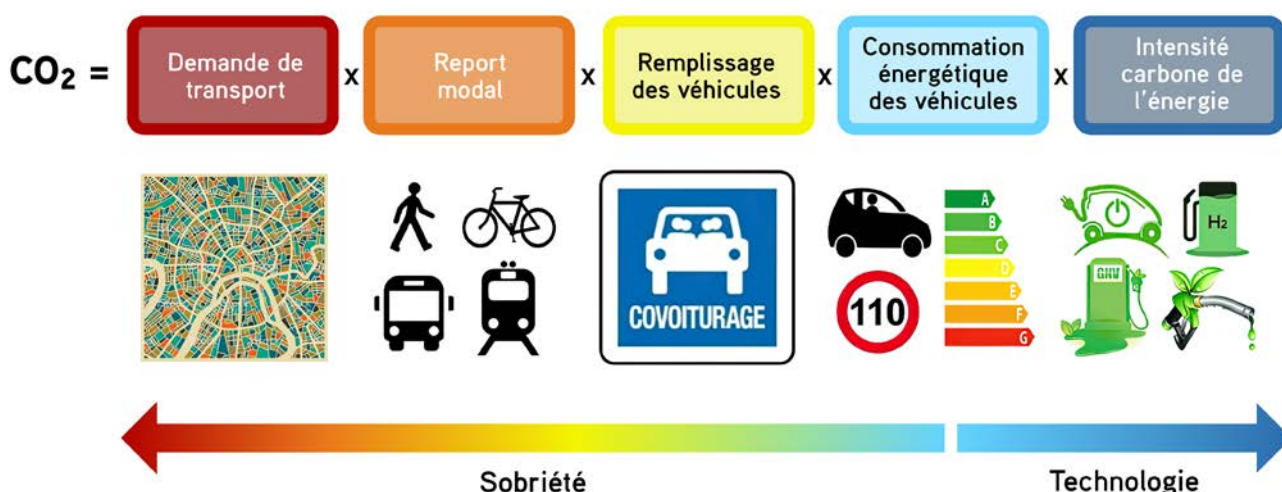
Face aux impératifs environnementaux et afin de s'aligner avec un scénario permettant de contenir le réchauffement climatique sous la barre des +2°C, l'Union Européenne s'est dotée d'un New Green Deal, qui oriente la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) française. Elle vise la décarbonation des transports terrestres en France pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. **L'objectif est de remplacer progressivement les véhicules fonctionnant aux énergies fossiles par des alternatives plus propres.**

*Pour aller plus loin...*



## Les 5 leviers de la stratégie nationale bas carbone

Source : [http://www.chair-energy-prosperity.org/publications/travail-de-these-decarboner-transport-dici-2050/?trk=public\\_post\\_comment-text](http://www.chair-energy-prosperity.org/publications/travail-de-these-decarboner-transport-dici-2050/?trk=public_post_comment-text) – Crédit Aurélien Bigo.



Cinq leviers sont envisagés pour y parvenir :

- La modération de la demande de transport, en réduisant les distances parcourues ;
- Le report modal, vers des modes moins intenses en énergie et moins carbonés ;
- L'augmentation du taux de remplissage des véhicules ;
- L'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, soit la consommation d'énergie des véhicules ;
- La baisse de l'intensité carbone de l'énergie, soit les émissions de  $CO_2$  par unité d'énergie.

Dans ce contexte, le secteur des transports doit viser une décarbonation quasi complète en 30 ans. Un défi énorme pour un secteur où le pétrole représente actuellement plus de 90 % des consommations d'énergie.

Néanmoins, certains paramètres restent dans l'angle mort de cette stratégie. Au-delà d'être un simple sujet d'ingénierie des transports, la décarbonation des mobilités touche avant tout des pratiques de mobilités et donc des individus qui ont des situations variées.

**Il y a donc bien un aspect social à ne pas négliger. Mais les enjeux d'équité et de justice sociale autour de la décarbonation des mobilités sont aujourd'hui peu mis en avant.**

La SNBC attend beaucoup de l'électrification des véhicules. Mais cela génère des inégalités dans la transition vers une mobilité décarbonée, car les voitures électriques sont coûteuses, rendant l'achat difficile pour les ménages à faible revenu. Les constructeurs se concentrent sur des véhicules haut de gamme, ce qui rend les voitures électriques inaccessibles pour de nombreux citoyens. Afin de favoriser le renouvellement du parc automobile, des subventions à l'achat de voitures électriques sont proposées dans certaines régions, mais cela peut également engendrer des effets indésirables (effet d'aubaine pour les

consommateurs aisés et la création de disparités territoriales).

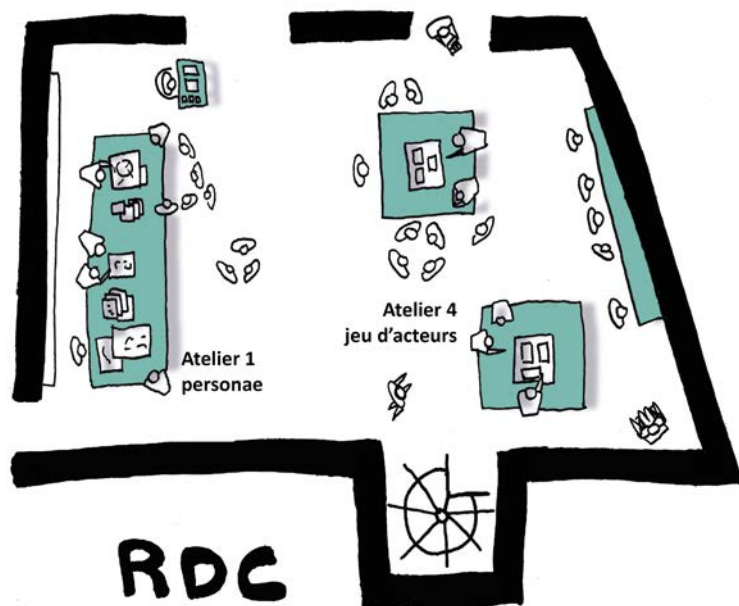
En suivant la stratégie de la SNBC, il est aussi nécessaire de s'appuyer sur un report modal vers des modes décarbonés. Cependant, les possibilités de report modal se heurtent aux typologies de territoires : nous ne sommes pas tous égaux dans l'accès aux alternatives décarbonées. **Les habitants des zones périurbaines sont souvent défavorisés car les infrastructures de transports y sont moins développées que dans les centres des agglomérations.**

Et, en admettant qu'on parvienne à doter tous les territoires d'une offre de transport alternative à la voiture, complète et diversifiée, rien n'assure que cette offre permettra la diminution de l'usage de la voiture. Pour que le report modal soit efficace, il doit être accompagné de mesures qui contraignent l'usage de la voiture. On a tendance à penser que celles-ci pèseraient sur les plus fragiles qui sont davantage captifs de la voiture. Pourtant, certains chercheurs ont montré que les populations aisées consomment deux fois plus de carburant que les plus pauvres. Actuellement, le choix est d'augmenter les offres alternatives pour tous (et notamment pour les habitants des zones bien desservies) tout en refusant de contraindre celles et ceux qui émettent le plus de carbone par leurs pratiques.

**L'enjeu des inégalités d'émissions de  $CO_2$  et l'acceptabilité des mesures de décarbonation sont des sujets trop peu abordés dans la fabrique des politiques publiques.** Le principal risque est de faire de ce sujet un défi purement arithmétique et technologique, inerte à la diversité des besoins et des contraintes de mobilité des habitants. La décarbonation des transports nécessite une approche équilibrée, prenant en compte les inégalités sociales et territoriales. Des mesures incitatives, des politiques de tarification adaptées et une analyse approfondie des effets des actions proposées, sont essentielles pour assurer une transition équitable vers une mobilité décarbonée.

# DES ATELIERS POUR IMAGINER...

Répartis en 4 ateliers, les participants ont successivement pris part à plusieurs mises en situation. Chaque atelier était animé par un représentant de l'AUAT, épaulé par un preneur de notes.



# SOUS-SOL

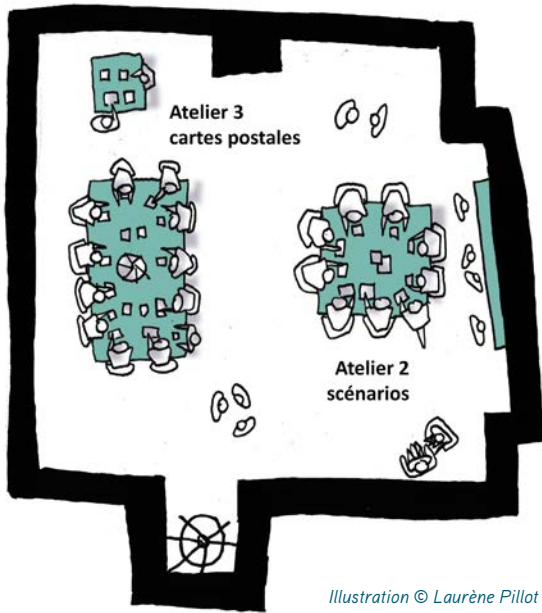


Illustration © Laurène Pillot

Les 4 ateliers proposés :

- Décarboner les déplacements d'habitants.
- Choisir un scénario de décarbonation.
- Écrire une carte postale vers le passé.
- Imaginer des collaborations entre acteurs.



# ATELIER 1

## DÉCARBONER LES DÉPLACEMENTS D'HABITANTS FICTIFS

Projetés en 2050, les participants ont imaginé comment les déplacements carbonés réalisés aujourd'hui par des personnes fictives pourraient se faire de façon décarbonée en 2050. Les déplacements pouvaient être supprimés, réduits, ou adaptés.



### Anna & Lucien

Anna, 26 ans  
Fonctionnaire à la Communauté de Communes de la Gascogne Toulousaine à l'Isle-Jourdain  
Modalités :  
horaires classiques, 2 jours de télétravail



Lucien, 28 ans  
Ouvrier à Airbus Colomiers  
Modalités :  
horaires décalés : 6h à 15h ou 15h à 00h  
**vivent en couple dans un appartement proche du centre de Tournefeuille**

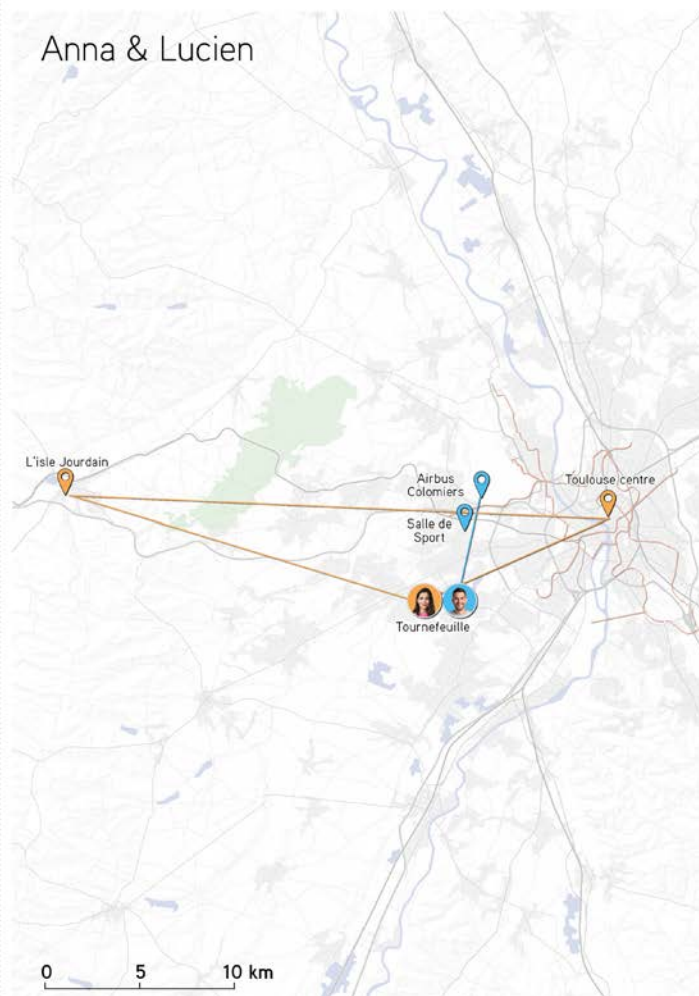
#### Leur équipement :

2 voitures thermiques, 2 vélos, un abonnement de TC



#### Leurs déplacements en 2023 :

- Compte tenu de ses horaires, **Lucien** prend systématiquement la voiture pour aller au travail.
- Pour se rendre sur son lieu de travail à l'Isle-Jourdain, **Anna** utilise sa voiture.
- Les soirées du week-end, **Anna** sort régulièrement en ville avec ses amis. Dans ce cas, elle prend sa voiture ou un taxi pour rentrer chez elle.
- **Lucien** est abonné à la salle de sport et s'y rend plusieurs fois par semaine. Son abonnement lui permet d'utiliser toutes les salles du réseau. Même s'il en a une à côté de chez lui, il préfère se rendre en voiture à celle située à côté son travail.
- Pour se rendre chez leurs parents, **Anna** et **Lucien** utilisent leur voiture pour aller à Gaillac. Lorsqu'ils se rendent en Bretagne chez les parents de Lucien, ils prennent l'avion.





De manière générale, les propositions des participants dépassent le simple champ de la mobilité. Elles révèlent des éléments sur l'offre de transports, sur les modes de transport, et vont même jusqu'à questionner les modes de vie, voire les comportements et les valeurs individuelles.

En synthèse, les pistes d'actions pour décarboner les déplacements résident entre plusieurs leviers :

- **Un changement de mode de déplacements** vers un mode décarboné conditionné par une offre de mobilité attractive et efficace :
  - développement d'une offre ferroviaire sur l'ensemble du territoire ;
  - prolongement des offres de transports en commun vers les secteurs non desservis ;
  - extension de l'amplitude horaire des transports collectifs.
- **Une modération voire une réduction du nombre de déplacements** qui implique une nouvelle organisation personnelle et professionnelle :
  - télétravailler davantage lorsque que c'est possible ;

- privilégier la visio-conférence pour les réunions professionnelles qui nécessitent un déplacement longue distance ;
- mutualiser les déplacements professionnels, notamment les tournées de livraisons ;
- réduire les fréquences de déplacements non essentiels (dont les voyages).

- **Une adaptation des modes de vie** et des pratiques quotidiennes orientée autour des aménités de proximité :
  - privilégier les commerces de proximité ;
  - travailler plus proche de son domicile.
- **Une implication de l'employeur** dans l'aide à la décarbonation et la mise en place d'actions à destination des salariés :
  - incitations financières afin d'utiliser des mobilités décarbonées ;
  - mise en place d'une flotte de véhicules décarbonés pour les déplacements professionnels ;
  - flexibilité des rythmes professionnels (coworking, horaires décalés, semaine de quatre jours...)



### Fabienne et Roberto

Fabienne, 66 ans  
Retraitée

Roberto, 59 ans  
Fleuriste indépendant à Verfeil  
Modalités :  
horaires classiques : 9h - 19h30

**vivent en couple dans une maison à Verfeil**

---

**Leur équipement :**

*2 véhicules thermiques, 2 vélos dont un électrique*





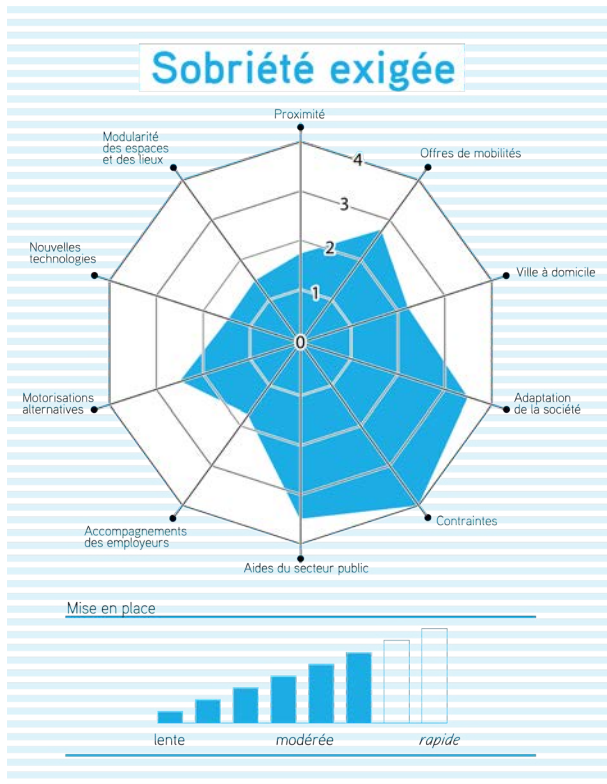

---

**Leurs déplacements en 2023 :**

- **Roberto** doit s'approvisionner une fois par semaine chez un grossiste de l'agglomération situé au MIN à Toulouse dans le quartier de Fondeyre. Il s'y rend tôt le matin, avec son vieil utilitaire.
- **Roberto** assure plusieurs services de livraison avec son utilitaire vers Toulouse et sa première couronne.
- **Roberto** et **Fabienne** essaient de rendre visite à leur fille qui habite Singapour. Une fois dans l'année, ils vont en Asie pour la retrouver et s'offrent quelques semaines de vacances.
- Pour garder son petit-fils, **Fabienne** se rend en voiture quelques fois par semaine à Montauban. Pour partager davantage de moments en famille, ils y retournent souvent le week-end.



## CHOISIR UN SCÉNARIO DE DÉCARBONATION DES MOBILITÉS

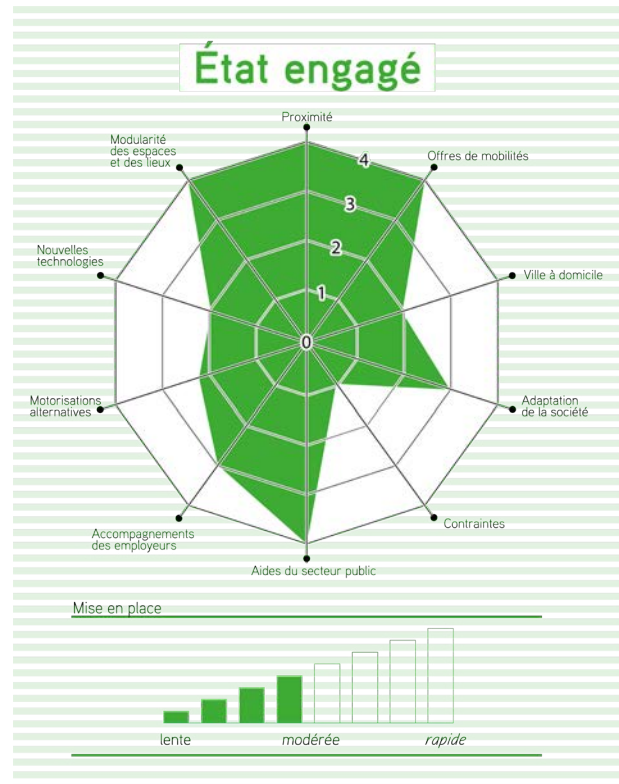


Basé sur la contrainte avec des mesures d'accompagnement et de justice sociale pour que la sobriété soit acceptable et équitable.

Popularité : ★★★★★

#### Raisons de ce choix :

- Un scénario choisi principalement pour son efficacité et sa rapidité de mise en œuvre, face à l'urgence climatique.
- Un scénario jugé moins coûteux.
- Un scénario choisi car il repose sur la contrainte, jugée indispensable pour faire évoluer les pratiques
- Souvent associé à un engagement fort de l'État (et des collectivités locales) afin que les mesures coercitives financent les aides et limitent les injustices sociales créées et accompagnent le changement.
- Parfois associé à l'empowerment citoyen pour l'acceptation sociale.



Basé sur l'interventionnisme de l'État et des collectivités (projets porteurs, financement) mais des risques de dépendance et d'endettement.

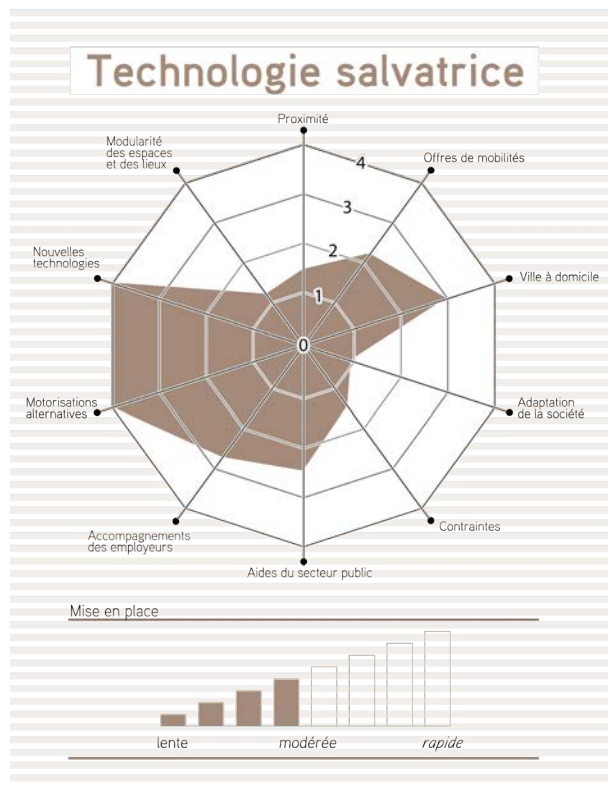
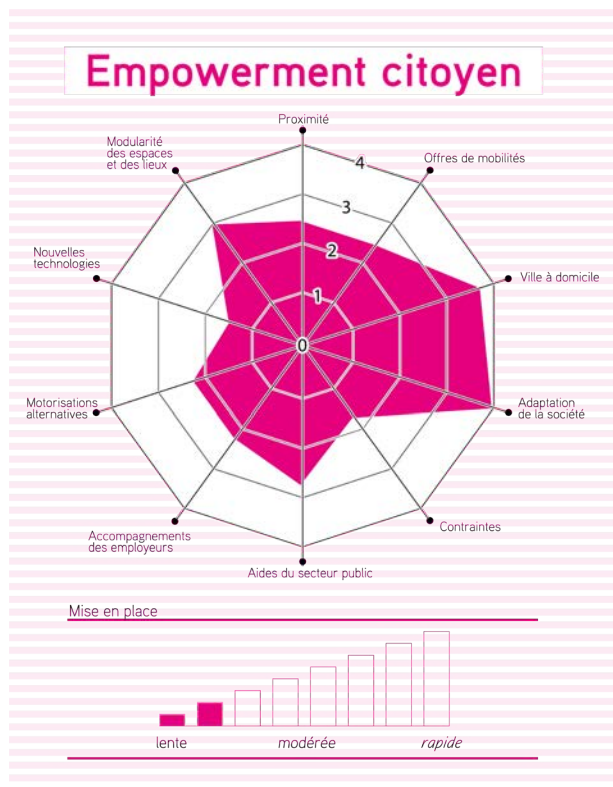
Popularité : ★★★★★

#### Raisons de ce choix :

- Un scénario choisi pour des raisons diversifiées, et souvent parce que jugé plus favorable que les 3 autres.
- Il semble compliqué de faire sans l'État.
- Ce scénario semble efficace tout en représentant un bon compromis : mise en place pas trop lente, pas d'inégalités sociales, des contraintes mais pas trop...
- Il assure la cohésion du territoire.
- C'est le scénario qui présente le plus grand nombre de points positifs : report modal, nouveau modèle territorial et de mobilité, notion d'archipel, permis de mobilité...
- Un scénario choisi en combinaison avec les 2 ou 3 autres.

Quatre scénarios contrastés inspirés des travaux déjà réalisés par l'Ademe et France Stratégie ont été proposés aux participants. Chacun a voté pour le scénario de décarbonation des mobilités qui lui semblait souhaitable, en expliquant aux autres participants les raisons de ce choix et les conditions nécessaires à sa réussite.

La moitié des votes sont en faveur du scénario « sobriété exigée ». Les réponses exprimées appellent souvent une combinaison de scénarios et les quelques non-réponses s'expliquent par le fait que certains répondants considèrent qu'une partie de la solution réside dans chacun des scénarios.



Basé sur l'adaptation des comportements individuels et collectifs vers moins de déplacements et un modèle territorial plus concentré.

Basé sur le développement de technologies avec un modèle territorial et des modes de vie presque inchangés.

Popularité : ★☆☆☆☆

Popularité : ★☆☆☆☆

Raisons de ce choix :

Raisons de ce choix :

- Un scénario jugé plus réaliste devant l'incapacité de l'État de se saisir de ces questions en changeant de paradigme et en prenant en compte la justice sociale.
- Un scénario opérable : des mobilisations citoyennes existent déjà.
- Comportant un levier actif, l'éducation populaire, à même de changer vraiment les habitudes.

- Des modes de vie et un confort au quotidien inchangés.
- Éviter la culpabilité.

## ATELIER 3

# ÉCRIRE UNE CARTE POSTALE À UN AMI DANS LE PASSÉ



Les participants ont pris part à un atelier d'écriture et de stimulation des imaginaires de la mobilité décarbonée. En 2050, chacun a rédigé une carte postale à un proche qui vit en 2023 pour témoigner de la manière dont la mobilité décarbonée change le quotidien.

Pour une moitié des participants, les mobilités décarbonées en 2050 s'appuieront davantage sur les mobilités douces, notamment le vélo, accompagnées d'un cadre de vie apaisé et d'un système urbain privilégiant la proximité des activités. Pour une autre partie des participants, un tiers, le système de transports collectifs et la multimodalité entre les différents réseaux et les différents modes de transports constitueront la mobilité décarbonée de demain. Peu ont eu une approche futuriste ou technophile des solutions de mobilité en 2050.

Les participants ont aussi été invités à choisir un timbre pour mentionner comment ils perçoivent la logistique décarbonée en 2050. Pour cette thématique, la moitié des participants voit une logistique « douce » avec une grande place donnée à la cyclo logistique en ville. D'autres participants, un tiers, imaginent un circuit logistique ralenti où la déconsommation jouerait un rôle de régulation : moins de consommation donc moins de livraisons.



**« Aujourd'hui tout va très vite et tout est silencieux ! Nous nous déplaçons en métro aérien, en montgolfière, par téléphérique c'est très pratique pour tous nos déplacements. »**

POUR ME DÉPLACER, J'UTILISE UNE VOITURE AUTONOME. POUR REVENIR À TOULOUSE LE WEEK-END JE PRENDRAI LE DRONE-TAXI. ET POUR ALLER À PARIS, C'EST TRÈS PRATIQUE AVEC LE TRAIN SUPERSONIQUE ON Y EST EN UNE HEURE.



*« Mon nouveau vélo à propulsion hydrogène est très performant et me permet de faire tous mes trajets utiles. Les plus jeunes se déplacent en 'roues électriques' mais depuis que les rues sont réaménagées il n'y a plus de conflits. »*

*« La cyclo logistique ne s'impose pas partout, dans le périurbain le camion existe encore car il a beaucoup progressé d'un point de vue écologique. »*

*« Adieu, les trajets contraints ! je travaille de chez moi et je produis mon alimentation. Tout ce temps gagné me permet de profiter de la nature, de mes proches et de moi-même ! »*



Les mobilités douces



« Autour de chez moi, la plupart des services de proximité sont présents, ce qui me permet d'effectuer une majorité de mes déplacements en vélo. Pour les vacances, je choisis des destinations proches mais j'utilise mon véhicule électrique. »

« Les routes ont laissé place aux vélos, aux piétons et aux transports en commun. Il y a l'espace pour que tous passent et les voitures n'existent que pour les services qui en nécessitent. Progressivement elle a été limitée voire interdite suivant les espaces. »



« Bienvenue dans un mode où les principales productions sont locales, où le tourisme est basé sur le temps long et les échanges entre territoires, où les mobilités douces sont simples et fluides »

« En attendant impatientement mon quota annuel de passage sur l'autoroute pour venir te voir, je t'envoie ces histoires de mon quotidien toulousain. Il faut dire que la 'slow attitude' à la mode depuis des années a considérablement changé nos modes de vie. »

« Au quotidien, on se déplace beaucoup moins loin car on consomme à proximité de notre lieu de vie ou de travail. Pour ceux qui habitent en dehors de la ville, tout est plus simple grâce aux stations multimodales de transport. »

« ON A MAINTENANT DES QUOTAS CARBONES PAR PERSONNE. POUR LES RESPECTER, JE NE ME DÉPLACE PLUS QU'EN VÉLO ET PARFOIS EN TRAIN. »

« La ville a bien grandi, des nouveaux centres-villes ont été créés tout autour de Toulouse. Si bien que tout le monde se déplace en vélo. »

La multimodalité



« Les déplacements sont effectués majoritairement en transports publics grâce au fort développement d'infrastructures et à une politique d'urbanisme modifiée. »

« Pour les marchandises, Toulouse se livre en cyclo logistique. Avec des entrepôts urbains proches des gares et du canal, la multimodalité verte est aujourd'hui le maître-mot. »

« Il te faudra être prêt à changer régulièrement de modes de transports. Les voies navigables du Canal du Midi et de la Garonne sont de nouveau utilisées. Pistes cyclables, métro (déjà la 4e ligne), voies pour voitures-taxi autonome, tout est possible ! »

« Le ticket de transport mensuel a été mis en place. Il intègre les transports Tisséo, ceux de la Région puis le vélo et l'autopartage ont été rajoutés. En parallèle, c'est l'usage de la voiture qui a été découragée (prime à la conversion, ZFE+, baisse des vitesses et voies réservées aux autres modes). »

## ATELIER 4

# IMAGINER DES COLLABORATIONS ENTRE ACTEURS CLÉS DE LA DÉCARBONATION

Les participants ont incarné des acteurs majeurs sélectionnés parmi un panel proposé. À partir d'une thématique imposée (exemple : la logistique urbaine), ils ont collectivement identifié le rôle des acteurs et leurs stratégies de collaboration pour atteindre les objectifs de décarbonation et proposer des actions qu'ils pourraient mener.

Les acteurs les plus sélectionnés sont les suivants :



Plusieurs actions ont été identifiées pour atteindre les objectifs de décarbonation :

### ➤ Développer une politique coordonnée de mobilité et de programmes dans une dimension extraterritoriale

Acteurs majeurs : AOM (dont Tisséo et Région), intercommunalités, services de l'État, SNCF

### ➤ Renforcer la mobilisation des employeurs dans le financement et la structuration des politiques de mobilité

Acteurs majeurs : AOM (dont Tisséo et Région), intercommunalités, TPE/PME, gros employeurs, services de l'État

### ➤ Requalifier l'existant et mettre en place des politiques locales de financement des infrastructures ciblées en termes d'impact(s) et d'organisation de l'espace public

Acteurs majeurs : AOM (dont Tisséo et Région), intercommunalités, gros employeurs, services de l'État, gestionnaires d'infrastructures, opérateurs logistiques

### ➤ Mettre en cohérence urbanisation et déplacements en règlementant et/ou orientant les politiques d'aménagement au bénéfice du rapprochement des lieux de vie et des diverses fonctions de déplacements (loisirs, livraison, etc.)

Acteurs majeurs : AOM (dont Tisséo et Région), intercommunalités, acteurs de l'aménagement, opérateurs de logistique, gros employeurs, TPE/PME

### ➤ Connaître et tenir compte de l'évolution des pratiques de mobilité pour améliorer la qualité des services de proximité


Acteurs majeurs : AOM (dont Tisséo et Région), intercommunalités, usagers, association d'usagers, communes, services de l'État, organisme de recherche


### ➤ Prendre en compte la logistique pour la décarboner


Acteurs majeurs : Intercommunalités, aménageurs, gestionnaire d'infrastructures

# LES SUITES DU PROJET DE PROSPECTIVE

**Le *future camp* a été l'occasion pour l'ensemble des participants de se projeter en 2050 pour penser les voies de la décarbonation des mobilités.**

 Les résultats des ateliers apportent d'ores et déjà des éléments de réponse qui viendront alimenter les trajectoires de décarbonation que les territoires auront à définir. En effet, le développement du vélo, l'avènement de l'électromobilité ou encore la transformation des chaînes de logistique sont autant d'éléments qui vont jouer un rôle dans les scénarios à construire. L'ensemble des contributions du *future camp* seront étudiées afin de trouver une continuité dans les travaux menés par l'AUAT, pour le compte des collectivités de l'aire métropolitaine de Toulouse.

 Au regard des enjeux globaux de la démarche, l'AUAT sera amenée à identifier les éléments les plus critiques : ceux qui conditionnent la décarbonation des mobilités. Ces éléments nommés « facteurs critiques » feront l'objet d'hypothèse d'évolution. Ces hypothèses seront confortées par les contributions du *future camp*, des dires d'experts et une veille documentaire.

 Enfin, sur la base des facteurs critiques qui ressortiront des contributions du *future camp* et de nos analyses, le travail d'élaboration des trajectoires de décarbonation des mobilités prendra forme, début 2024.

---

### Ils ont pris part au *future camp* en 2023

Airbus	Conseil Départemental de la Haute-Garonne	Mairie de Tournefeuille
Applicolis		Mission locale 31
Association de Protection du Cadre de Vie et de l'Environnement Balmanais	Direction Départementale des Territoires de la Haute-Garonne	Mobicoop
Association rue de l'avenir	Direction Régionale Environnement Aménagement Logement Occitanie	NUWO
CEREMA	Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports Occitanie	PETR Pays Sud Toulousain
Citec Ingénieurs Conseils	Gaz Réseau Distribution France	Pôle Emploi
Citiz Occitanie	Karos	Rallumons l'étoile !
Cluster TEN LOG	Les Shifthers	Région Occitanie
CODEV Sud-Est Toulousain	Maillon Mobility	Sicoval
CODEV Toulouse Métropole	Mairie de Blagnac	Tisséo Collectivités
Communauté d'Agglomération de l'Albigeois	Mairie de Colomiers	Tisséo Ingénierie
Communauté d'Agglomération Gaillac-Graulhet	Mairie de Launaguet	Tisséo Voyageurs
	Mairie de Saint-Orens	Toulouse Actions Citoyennes
		Toulouse Métropole
		Union des Comités de Quartiers de Toulouse

---

### Vous êtes intéressés ?



[auat@aia-toulouse.org](mailto:auat@aia-toulouse.org)