



---

## Dispositif de participation du projet

# « Les Ateliers Toulouse EuroSudOuest »

## Compte-rendu de l'Atelier du mardi 27 janvier 2015

- 
- **Lieu** : Maison de la citoyenneté Nord, 4 place du Marché aux cochons à Toulouse
  - **Participation** : 51 personnes
  - **Élus présents** : Jean-Luc Moudenc, Maire de Toulouse et Président de Toulouse Métropole ; Jean-Luc Lagleize, Président de la commission Aménagement à Toulouse Métropole, et Maxime Boyer, Maire du quartier 3.1 Minimes – Barrière de Paris
  - **Service présent** : Alain Garès, Directeur Général, et Olivier Duvernois, Directeur du projet, à Europolia
  - **Intervenant** : Jean-Marie Duthilleul, de l'Agence Duthilleul
- 

### SOMMAIRE

- |  |       |
|--|-------|
| 1 • Présentation des objectifs de Toulouse Métropole pour le projet Toulouse EuroSudOuest et du rôle des Ateliers, par Jean-Luc Moudenc - Maire de Toulouse et Président de Toulouse Métropole | p. 2  |
| 2 • Présentation des enjeux du projet  | p. 4  |
| 3 • Temps d'échanges   | p. 5  |
| 4 • Bilan de la 1 <sup>ère</sup> phase des Ateliers  | p. 10 |
| 5 • Point d'étape sur les études du projet et perspectives pour la 2 <sup>ème</sup> phase des Ateliers   | p. 10 |
| 6 • Temps d'échanges   | p. 11 |
| 7 • Conclusion, par Jean-Luc Lagleize – Adjoint au Maire, élu référent des Ateliers  | p. 11 |
| 8 • Organismes présents  | p. 12 |

#### Pièces jointes :

- Présentation de l'Atelier du 27 janvier 2015
- Synthèse des contributions des Ateliers 2013

Monsieur Duvernois, Directeur du projet à Europolia, accueille l'assistance de cette 1<sup>ère</sup> rencontre des Ateliers prévus en 2015 et la remercie pour sa présence.

Il détaille le déroulé de la réunion :

1. Présentation des objectifs de Toulouse Métropole pour le projet Toulouse EuroSudOuest et du rôle des Ateliers, par Jean-Luc Moudenc – Maire de Toulouse et Président de Toulouse Métropole
2. Présentation des enjeux du projet par Jean-Marie Duthilleul – Architecte
3. Temps d'échanges
4. Bilan de la 1<sup>ère</sup> phase des Ateliers
5. Point d'étape sur les études du projet et perspectives pour la 2<sup>ème</sup> phase des Ateliers
6. Temps d'échanges
7. Conclusion, par Jean-Luc Lagleize – Adjoint au Maire et élu référent des Ateliers

### **1 • PRESENTATION DES OBJECTIFS DE TOULOUSE METROPOLE POUR LE PROJET TOULOUSE EUROSUDOUEST ET DU ROLE DES ATELIERS, PAR JEAN-LUC MOUDENC – MAIRE DE TOULOUSE ET PRESIDENT DE TOULOUSE METROPOLE**

M. Moudenc salue l'assistance et remercie tous les participants au projet, dont M. Lagleize sera l'élu référent de la démarche et M. Boyer, Maire du quartier qui accueille les Ateliers.



© Europolia

M. Moudenc souligne ensuite l'intérêt majeur que présente ce projet pour la nouvelle municipalité, principal projet des 20 prochaines années. La méthode déjà à l'œuvre étant efficace, la démarche des Ateliers sera poursuivie et leur composition ouverte à une plus grande pluralité. Le travail entamé au 2<sup>nd</sup> semestre 2013 va donc reprendre. Les principales études de Toulouse EuroSudOuest s'achèveront cette année, notamment les études urbaines. 2015 est donc une année décisive pour le projet. Toulouse va donc vivre un tournant du projet EuroSudOuest.

M. Moudenc rappelle que la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Toulouse – Paris est prévue en 2024. La mise en service du tronçon Bordeaux – Paris en 2017 constituera une étape très importante (Toulouse – Paris en 4 heures).

Toulouse EuroSudOuest va constituer progressivement une extension du centre-ville. De ce fait, la requalification de la rue Bayard constitue une priorité dès 2017. L'aménagement des autres axes de liaison entre la gare et le centre-ville (rue Denfert-Rochereau et allées Jean-Jaurès) sera réalisé ensuite.

Au vu des disponibilités foncières existantes, comme celle du tri postal, M. Moudenc souhaite voir le projet démarrer d'ici la fin de la mandature actuelle car le caractère ambitieux de la démarche ne doit pas paralyser les décisions.

M. Moudenc informe de la poursuite de la démarche de maîtrise urbaine dans le secteur de l'avenue de Lyon.

M. Moudenc conclut en indiquant que la municipalité s'inscrit dans la continuité du travail mené par MM Busquets et Duthilleul. Il remercie à nouveau tous les participants et s'excuse de devoir partir pour assister à une autre réunion.

M. Lagleize rappelle l'objectif du projet de dessiner la ville de demain et tout en gérant au mieux la transition avec l'existant. Il relève le grand nombre d'acquisitions en cours à l'intérieur du périmètre d'action foncière.



© Europolia

Pour clore cette introduction, M. Garès rappelle la visée de la présente rencontre : établir un état des lieux du travail mené depuis la dernière réunion des Ateliers en décembre 2013.

## **2 • PRESENTATION DES ENJEUX DU PROJET**

M. Duthilleul déploie les 5 enjeux majeurs du projet :

### **Une échelle européenne pour la gare Matabiau : une circulation à repenser...**

D'ici 2024, Matabiau deviendra une gare de la grande vitesse ferroviaire. A l'exemple d'autres gares, telles que celles de Marseille, Lille et Turin, l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire modifiera le fonctionnement des espaces qui la composent et la façon d'y accéder : l'enjeu est donc d'organiser et d'accompagner cette évolution.



© Europolia

### **... un lien avec le centre-ville à créer**

De nombreuses activités économiques sont susceptibles de s'implanter autour de la nouvelle gare. Le projet est donc de travailler à plus grande échelle que la seule gare de Matabiau en y intégrant le centre-ville mais aussi les faubourgs. L'annonce de M. Moudenc de prioriser la rue Bayard illustre cette volonté de relier le centre à la nouvelle gare. Ce projet offre l'opportunité de construire une nouvelle centralité urbaine à l'échelle de la métropole.

### **... des liaisons avec les quartiers à travailler**

Le projet, qui positionne la gare comme pôle de services, intégrera les quartiers existants. Le travail déjà mené porte sur la définition du cœur de la gare et des liens à organiser avec la ville.

M. Duthilleul pointe une nouvelle organisation de la gare en 4 parvis, nécessaires à l'accès de la gare depuis toutes les directions :

- Le parvis actuel donnant sur le Canal du Midi sera restructuré ;
- Un nouveau parvis sera implanté plus au Nord, vers l'avenue de Lyon : des tracés sont étudiés à partir de la gare Raynal où des terrains ferroviaires seront libérés ;
- 2 autres parvis, provisoirement dénommés « Marengo » et « Périole », sont étudiés de manière à pouvoir accéder à la gare depuis le Sud et l'Est. La SNCF est prête à libérer les terrains ferroviaires situés au Nord de la médiathèque et réfléchit à la relocalisation de ses ateliers d'entretien des trains, actuellement situés à Périole.

### ... des activités à implanter

Un travail est mené sur la qualité des fonctions et des activités du nouvel espace urbain Marengo-Périole. L'objectif est de travailler sur une diversité de fonctions. Des bâtiments d'une exceptionnelle qualité pourraient être implantés pour héberger de nouveaux bureaux, dont une partie sera dédiée à l'innovation et la créativité.

### ... une capacité à accroître

En 2017, une partie des Trains à Grande Vitesse arrivera à Toulouse sur les voies les plus proches du Canal du Midi. La SNCF réfléchit donc à la manière de réorganiser le fonctionnement du Nord de la gare. Cette évolution modifierait la perception de la gare depuis la rue Bayard.

M. Duvernois invite ensuite les participants à échanger autour de la maquette et les informe des thématiques des 3 prochains Ateliers :

- les fondamentaux du projet urbain ;
- l'accessibilité, la mobilité et l'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal de Matabiau ;
- la programmation urbaine et l'aménagement des quartiers existants.

## **3 • TEMPS D'ECHANGES**

**Une participante :** « Nous avons entendu parler d'aménagements au Nord de la gare, envisagés pour permettre l'accès en voiture depuis l'avenue de Lyon. Qu'en est-il du boulevard urbain censé traverser les quartiers ? »

**M. Duvernois :** « A ce stade, la configuration de l'accès routier depuis le Nord est encore à l'étude. Nous apporterons des précisions au cours des prochaines séances. »

**Un participant :** « Pourquoi ne pas appliquer le principe de l'aéroport, en créant un anneau aérien où les véhicules seraient en giration avec des ascenseurs pour amener les passagers à la gare ? Ainsi, les axes existants ne seraient pas surchargés. »

**M. Duvernois :** « La couverture des voies ferrées est particulièrement complexe techniquement et très coûteux (5 000 € / m<sup>2</sup>). Ce type d'aménagement ne peut pas rentrer dans l'économie actuelle du projet. »

**Un participant :** « Nous apprenons ce soir que la SNCF est prête à céder des terrains : qu'en est-il de la voie pénétrante au Nord ? »

**M. Duvernois :** « Concernant les fonctions de la gare Raynal, la SNCF est prête à négocier des libérations de terrains. Concernant la partie Périole, la SNCF nous a annoncé une possible fermeture du centre de maintenance en 2019, ce qui ouvre de nombreuses perspectives au projet. Le projet d'hôtel logistique dans les anciennes halles Calberson est abandonné. »

**Un participant :** « On nous a présenté une grande gare européenne de Trains à Grande Vitesse, mais nous pensons qu'il ne s'agira que d'une grande gare régionale TER : nous voulons être sûrs que les Trains à Grande Vitesse arriveront. »

**M. Duvernois :** « Cette question a déjà été posée lors d'Ateliers précédents. Aujourd'hui, le réseau investit beaucoup dans le matériel TER avec une forte augmentation du nombre de voyageurs transportés (jusqu'à 600 voyageurs / TER). La croissance des TER constitue un des principaux enjeux pour la gare Matabiau, tout comme le développement du métro. »

**Une participante :** « Vous n'avez parlé d'accès à la gare qu'en voitures, sans évoquer celui des transports en commun. »

**Un participant :** « Pouvez-vous préciser le rôle des 4 entrées ? »

**M. Duvernois :** « Nous avons tenté d'affecter une fonction à chaque parvis mais, finalement, ce système ne fonctionne pas. Chaque parvis doit pouvoir accueillir tous les modes de transports même si le poids relatif de chaque mode de transport évolue dans le temps. »

**Un participant :** « Nous avons entendu parler d'une démolition du bâtiment de la SNCF sur le boulevard Pierre Curie : envisagez-vous de faire passer les camions sur ce boulevard ? »

**M. Duvernois :** « L'option de l'hôtel logistique est abandonnée ce qui explique le projet de démolition des anciennes halles Calberson. »

**Un participant :** « La question de favoriser l'accès à la gare en voiture est-elle tranchée ? »

**M. Duvernois :** « Je vous rappelle qu'un Atelier sera dédié à la question de l'accessibilité. Une enquête sur les conditions d'accès à la gare a été réalisée en novembre 2014. Elle montre qu'une part très conséquente de l'accès à la gare se fait en métro ou à pied. L'automobile représente une part minoritaire. »

**M. Garès :** « Actuellement, la gare accueille 50 000 voyageurs / jour. Nous la dimensionnons pour atteindre 150 000 voyageurs / jour. Nous n'avons pas le choix : tous les moyens d'accès doivent être favorisés. »

**Un participant :** « Nous avons parlé de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro et d'une station du côté de Bonnefoy. Nos questionnements sur l'avenue de Lyon seront-ils intégrés à la réflexion sur les transports en commun ? »

**M. Garès :** « Le tracé de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro est encore à l'étude. L'hypothèse d'une station à cet endroit est bien sûr envisagée. »

**M. Lagleize :** Le lancement des études sur la 3<sup>ème</sup> ligne de métro sera soumis au vote du Conseil Syndical de Tisséo fin janvier. »

**Un participant :** « Le réaménagement de la gare Matabiau s'impose pour faire face à la croissance du TER aujourd'hui et demain du RER. La gare Raynal est une chance pour Toulouse : je m'inquiète donc d'apprendre la future vente de ces terrains. Ce territoire modulable doit être préservé. Je m'inquiète aussi du silence du projet sur les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse entre Matabiau et Saint-Jory. »

**Un participant :** « Lors d'une étude préalable, nous avons discuté des 4 parvis et d'une orientation des voitures plutôt côté Périole. Nous découvrons aujourd'hui que les 4 parvis seront multimodaux. »

**Un participant :** « Nous sommes nombreux aujourd'hui à penser que les libérations de terrains de la SNCF représentent une avancée. Par ailleurs, nous sommes d'accord pour dire qu'il ne faut pas favoriser la voiture pour prendre un TER ou un RER. Par contre, un accès voitures est nécessaire pour les voyageurs qui prendront les Trains à Grande Vitesse. »

**M. Duthilleul :** « Avec la SNCF, nous travaillons à une évolution intelligente du réseau. La SNCF est prête à mettre à disposition des terrains car cela s'inscrit dans un processus de rationalisation et d'optimisation du système ferroviaire. Il s'agit d'options fondamentales qui s'inscrivent dans le long terme (50 ans). Concernant l'opposition voitures/transports en commun, il ne faut pas oublier l'hypothèse d'une troisième ligne de métro qui passera par la gare. Les conditions d'accès et d'accueil des voyageurs dépendent donc pour partie des options qui seront retenues pour cette ligne. Enfin, l'expérience montre que les usagers des Trains à Grande Vitesse sont des utilisateurs privilégiés de la voiture. Il est donc essentiel d'anticiper ces usages dès la conception du projet et de proposer des mécanismes qui sont les moins pénalisants. »

**Une participante :** « Si la 3<sup>ème</sup> ligne de métro ne se concrétisait pas, quid d'une ligne de tramway sur les boulevards ? »

**M. Lagleize :** « La nouvelle majorité travaille prioritairement sur la troisième ligne de métro. L'hypothèse d'une ligne de tramway sur les boulevards n'est pas à l'ordre du jour. »

**Une participante :** « Je comprends le besoin de désengorger la gare du côté centre, en revanche, l'avenue de Lyon est très embouteillée car le quartier connaît une très forte urbanisation. L'accès à la gare par cette avenue me semble donc inapproprié. Par ailleurs, est-il toujours prévu de relocaliser certains équipements à l'arrière de la gare pour dégager le parvis historique ? »

**M. Duthilleul :** « Aujourd'hui, nous avons tendance à penser la gare de Toulouse Matabiau avec un « avant » et un « arrière ». Le projet vise à modifier cette perception pour avoir 2 « avants », comme à la gare Part Dieu, à Lyon. »

**Un participant :** « Je suggère de ne pas se concentrer exclusivement sur les aménagements du côté centre-ville : l'impact de la croissance de la gare Matabiau sur les autres grands axes de l'agglomération est aussi à étudier. »

**Un participant :** « Le triplement du nombre de passagers n'est pas suivi d'un triplement des voiries... A ce jour, au Nord de Toulouse autour des gares TER, les parkings, les aménagements n'existent pas... »



© Europolia

**M. Duvernois :** « Les enjeux d'accessibilité ne renvoient pas exclusivement à Matabiau mais plus généralement à la manière dont se font les déplacements à l'échelle de l'agglomération. Le travail sur l'accessibilité porte donc sur plusieurs échelles tout comme il porte sur l'ensemble des modes de transports. »

**Un participant :** « Quel est le devenir de la gare routière ? »

**M. Duvernois :** « Le Conseil Général travaille sur les deux hypothèses : maintien ou relocalisation. Il n'a pas encore statué. »

**Une participante :** « Y a-t-il un risque de défavoriser les voyageurs des TER au profit de ceux des Trains à Grande Vitesse ? »

**M. Duthilleul :** « Quand mon agence a travaillé sur le réaménagement de la gare Marseille Saint-Charles pour accueillir les Trains à Grande Vitesse, les voyageurs des TER en ont été les premiers bénéficiaires. L'aménagement d'une gare ne peut pas segmenter les voyageurs en fonction du train qu'ils utilisent. »

**Un participant :** « Le Président du Conseil Régional, Martin Malvy, a récemment présenté le Contrat de Plan Etat Région, qui priorise les investissements de l'Etat et de la Région au cours des 5 prochaines années. Le volet mobilité du Contrat de Plan Etat Région inclut un élargissement des quais de la gare de Toulouse Matabiau et la création des 2 nouveaux quais (7 et 8) du côté de Périole. Ces quais réduiront de fait l'emprise mise à disposition par la SNCF pour un nouvel aménagement urbain. Y a-t-il une véritable réflexion sur les terrains mis à disposition en lien avec les futurs projets ferroviaires? »

**M. Duthilleul :** « L'élargissement des quais existants et la création de nouveaux quais sont bien intégrés dans le travail d'études en cours. »

**M. Garès :** « Le rapport entre aménagement urbain et développement ferroviaire se trouvait déjà dans le schéma directeur adopté en 2012 par l'ensemble des partenaires de Toulouse EuroSudOuest. L'élargissement des quais, comme des voies, ont été intégrés dès la première phase d'études. »

**Un participant :** « Avons-nous envisagé la possibilité d'avoir deux gares : une « gare Nord » à Raynal et une « gare Sud » à Matabiau ? »

**M. Duthilleul :** « Vu l'exemple de Lille, j'estime que cela ne serait pas pratique. »

**Un participant :** « Je pense qu'il ne faudrait pas exclure cette option de deux gares à Toulouse. La gare va attirer au centre-ville un grand nombre de voyageurs venant de la périphérie... pour les en faire repartir ! Le personnel d'entreprises de Blagnac, de Tournefeuille, et de beaucoup d'autres, va affluer à Matabiau alors qu'ils pourraient trouver un accès plus aisé en périphérie : l'intérêt des entreprises n'est pas pris en compte. »

**M. Duthilleul :** « Une gare est la rencontre de quais, de trains, de métros et de gare routière : tout doit être très compact pour assurer une grande qualité des échanges et donc des déplacements. La dissociation des gares – gare de Trains à Grande Vitesse d'un côté et gare TER de l'autre – ne va pas dans ce sens car un voyageur doit pouvoir utiliser dans un même lieu tous les modes de transports. »



© Europolia

**Un participant :** « Il faut prévoir des parkings pour les usagers des Trains à Grande Vitesse et réfléchir à celui de Marengo, situé du côté « obscur » de la gare. Par ailleurs, je voudrais avoir le ressenti sur les contributions des associations lors des Ateliers de 2013. »

**M. Duvernois :** « Le parking situé à Marengo au niveau de la médiathèque est effectivement sous-utilisé. L'amélioration de ses conditions de fonctionnement représente une option très intéressante à court terme. S'agissant des contributions des associations mais aussi de l'ensemble des participants aux Ateliers en 2013, un travail de synthèse a été réalisé et transmis à l'équipe en charge de la conception du projet urbain.

**Une participante :** « Pourquoi ne pas dédier le parking Marengo aux usagers du train, en y appliquant un tarif préférentiel ? »

**Un participant :** « La gare n'est pas qu'un lieu de transit : 20 à 25 000 personnes viendront travailler aux alentours. La question des accès est donc fondamentale pour réussir les objectifs économiques du projet. »

#### **4 • BILAN DE LA 1ERE PHASE DES ATELIERS**

M. Duvernois rappelle que la 1<sup>ère</sup> phase des Ateliers s'est déroulée de juillet à décembre 2013, avec 8 rencontres incluant une séance dédiée aux contributions libres. Pour conserver la mémoire de ce travail, une synthèse des échanges et des comptes rendus a été rédigée. L'ensemble des travaux réalisés dans le cadre de la première phase des Ateliers reste disponible sur le site Internet du projet – [www.toulouse-eurosudouest.eu](http://www.toulouse-eurosudouest.eu).

*Le document de synthèse de la première phase des Ateliers est distribué à l'assistance.*

#### **5 • POINT D'ETAPE SUR LES ETUDES DU PROJET ET PERSPECTIVES POUR LA 2EME PHASE DES ATELIERS**

La deuxième phase des Ateliers s'ouvre avec comme perspective la validation du projet fin 2015-début 2016.

Les Ateliers ont été élargis et intègrent de nouveaux participants.

Le déroulement des Ateliers prévus en 2015 a été légèrement modifié afin de tenir compte des remarques des participants sur le manque de temps pour les échanges : élargis à 3h, ils compteront 3 séquences de travail (une présentation des études, avec des supports, un travail en sous-groupes et un temps d'échanges).

Pour finir, M. Duvernois donne les dates et thématiques des prochains Ateliers, qui se tiendront à la Maison de la citoyenneté Nord :

- Atelier n°2, mardi 3 mars : Fondamentaux du projet urbain
- Atelier n°3, mardi 31 mars : Accessibilité, mobilité et aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal de Matabiau
- Atelier n°4, mercredi 29 avril : Programmation urbaine et aménagement des quartiers existants

#### **6 • TEMPS D'ECHANGES**

**Un participant :** « Si chaque thème est traité lors d'un seul atelier, il faudra envoyer les documents qui seront présentés aux participants au minimum 3 semaines à l'avance, car il nous est impossible de réagir à chaud. »

**M. Duvernois :** « Pour le moment, il n'est pas prévu de diffusion en amont des supports de réunion. Toutefois, il est important de noter que les ordres du jour ne sont pas étanches entre eux. Il est tout à fait possible de s'exprimer au cours d'un Atelier sur le contenu de l'Atelier précédent. L'allongement de la durée des Ateliers (de 2 heures à 3 heures) va dans ce sens pour disposer en quelque sorte d'un « droit de suite ». »

**Un participant :** « Seulement 4 Ateliers sont prévus en 2015 ? »

**M. Duvernois :** « Pour le moment, 4 Ateliers sont programmés. L'expérience de 2013 montre que, si cela s'avère nécessaire, d'autres réunions pourront être organisées. »

**Un participant :** « Pouvons-nous vous transmettre des contributions écrites entre 2 Ateliers ? »

**M. Duvernois :** « Oui. Le temps dédié aux échanges a été accru pour laisser la place à des contributions. »

## **7 • CONCLUSION, PAR JEAN-LUC LAGLEIZE – ADJOINT AU MAIRE, ELU REFERENT DES ATELIERS**

M. Lagleize constate le travail accompli par les participants, les en remercie et relève la richesse de leurs interventions, propres à enrichir le projet. Il prend note des nombreuses interrogations concernant les accès à la gare.

En réponse à la demande de diffusion des éléments avant les réunions, M. Lagleize explique l'impossibilité de s'y engager. Le rôle des participants aux Ateliers est d'échanger et de débattre avec les concepteurs du projet. Ce travail s'inscrit dans le processus de décision qui implique directement Toulouse Métropole et ses partenaires et qui aboutira à des arbitrages fin 2015 – début 2016.

La nouvelle majorité municipale a été très satisfaite de découvrir le travail de l'équipe de maîtrise d'œuvre et les apports des Ateliers.

Les 4 parvis présentés ce soir sont précisément issus des Ateliers. La municipalité a également été agréablement surprise de découvrir que M. Busquets avait déjà proposé, dans ses différentes hypothèses, le principe d'une 3<sup>ème</sup> ligne de métro.

Le choix très structurant du métro n'exclut pas un développement des transports en commun de surface. Ainsi, des lignes Linéo seront multipliées en substitution du tramway : mobiles, elles s'adapteront facilement aux besoins des Toulousains.

En conclusion, M. Lagleize remercie l'assistance pour ses suggestions et la convie à la prochaine réunion.

*Fin de la réunion à 20h*

## **8 • ORGANISMES PRESENTS**

- Association 7 notre quartier
- Association Amitié Bayard
- Association Bayard Avenir
- Association Bien Vivre à Saint Aubin
- Association Bourse des Jacobins
- Association Cheminots Saint Laurent
- Association des Commerçants et Artisans du Faubourg Bonnefoy de Toulouse (ACAFB)
- Association des copropriétaires de Pacherenc et Raisins
- Associations des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées (APUMP)
- Association du quartier Chalets Roquelaine
- Association Etoile de Belfort
- Association Marengo Jolimont La Colonne
- Association Michel Ange
- Association Ilot Lapujade
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse (CCIT)
- Chambre de Métiers et de l'Artisanat de la Haute-Garonne
- Collectif Barthe – La Salade
- Comité de quartier de Lalande
- Comité de quartier Nord Minimes Barrière de Paris
- Conseil de Développement Toulouse Métropole (CoDev)
- Conseil Économique, Social et Environnemental Régional Midi-Pyrénées (CESER)
- EuroSudTransport
- Fédération régionale des Promoteurs Immobiliers (FPI)
- Foyer des Jeunes Travailleurs Jolimont
- Groupement pour l'Insertion des Personnes Handicapées Physiques (GIHP) Midi-Pyrénées
- Handicap défi – Association sportive midi toulousain
- Ordre des architectes - Maison de l'Architecture
- Observatoire Toulousain de l'Immobilier d'Entreprise (OTIE)
- Toulouse Lalande Omnisports (TLO)
- Union des comités de quartier et associations de défense et d'action pour le cadre vie dans l'agglomération toulousaine (UCQ)
- Université Toulouse - Toulouse Campus