



## Dispositif de participation du projet

# « Les Ateliers Toulouse EuroSudOuest »

## Compte-rendu de l'Atelier du mardi 3 mars 2015

---

- **Lieu** : Maison de la Citoyenneté Nord, 4 place du Marché aux cochons à Toulouse
  - **Participation** : 41 personnes
  - **Elus présents** : Jean-Luc Lagleize, Président de la Commission Aménagement de Toulouse Métropole, Adjoint au Maire, Élu référent des Ateliers, Jacqueline Winnepenninckx-Kieser, Maire du quartier 1.3 Les Chalets – Bayard Belfort – Saint Aubin – Dupuy
  - **Services présents** : Martine Koenig, Responsable Grands Projets à la Direction Générale Déléguée aux Espaces Publics de Toulouse Métropole, Olivier Duvernois, Directeur de Toulouse EuroSudOuest à Europolia
  - **Intervenants** : Joan Busquets et Pieter-Jan Versluys, de l'agence BAU-B
- 

## SOMMAIRE

1 • Présentation des fondamentaux du projet urbain	p. 2
2 • Temps d'échanges	p. 5
3 • Travail en sous-groupes	p. 8
4 • Temps d'échanges	p. 9
5 • Conclusion	p. 11
6 • Organismes présents	p. 12

### Pièce jointe :

- Présentation de l'Atelier du 3 mars 2015

**M. Lagleize** introduit la réunion en remerciant l'assistance d'être venue nombreuse. Élu référent des Ateliers Toulouse EuroSudOuest, il souligne l'importance de la participation active des habitants et assure de l'écoute accordée à leur prise de parole.

**M. Duvernois** présente le déroulement de ce deuxième Atelier :

1. Présentation des fondamentaux du projet urbain, par Joan Busquets
2. Temps d'échanges
3. Travail en sous-groupes
4. Temps d'échanges
5. Conclusion, par Jean-Luc Lagleize

## **1 • PRÉSENTATION DES FONDAMENTAUX DU PROJET URBAIN**

M. Busquets introduit sa présentation en reprenant la discussion initiée fin 2013 autour des mécanismes de fabrication de la ville dans ce quartier de la gare. Il en précise la géographie par un diaporama. La taille de l'espace du projet Matabiau Raynal est équivalente à l'hypercentre toulousain. Ensemble, ces deux espaces jouent la nouvelle économie de Toulouse qui, comme la plupart des villes européennes, a vu sa croissance économique se situer hors de la ville, le long des axes autoroutiers. La réorganisation de l'ensemble du quartier, et non seulement de la gare et de son espace ferroviaire, pour créer une porte intérieure de la métropole, représente une véritable opportunité pour Toulouse.



© Europolia

Sur une carte d'Europe, M. Busquets présente les modifications du rapport espace-temps, dues aux connexions ferroviaires à grande vitesse : la France s'y trouve comme un grand couloir entre Nord et Sud. M. Busquets désigne ensuite les axes des futures lignes de Trains à Grande Vitesse françaises, de Paris vers Madrid et Lisbonne (liaison Atlantique), et vers Marseille (liaison Méditerranée), le tronçon Bordeaux-Toulouse représentant la jonction entre ces deux lignes. Le Canal du Midi a joué historiquement ce rôle de liaison entre Méditerranée et Atlantique. La topographie a imposé la réalisation d'une grande plate-forme pour implanter la gare et l'ensemble du système ferroviaire à Toulouse.

### **Quatre nouveaux parvis...**

1. La gare historique Matabiau restera une référence visuelle forte, devant la rue Bayard. L'aménagement du parvis historique permettra à la gare de retrouver la façade qu'elle a perdue avec l'arrivée des voyageurs par le métro et les souterrains.
2. La partie la plus fonctionnelle se trouvera gare Marengo, qui offre une liaison à tous les systèmes d'accès mais aussi, par les allées Jean-Jaurès, au centre-ville. Cet espace devrait devenir la deuxième entrée de la gare.
3. Périole permettra une liaison avec tous les quartiers Est et Nord-Est.
4. Un parvis Nord, possible mais encore peu maîtrisé compte tenu de la présence très marquée d'installations ferroviaires, permettrait de développer surtout la partie située autour de Raynal.

Ces quatre parvis visent à assurer le lien entre le système Matabiau et la ville existante et future, dans les quatre directions. Chaque parvis doit pouvoir accueillir à la fois des fonctions de transport et des fonctions urbaines.

### **Un raisonnement basé sur la topographie existante**

M. Busquets explicite la nécessité de ces trois ou quatre entrées : côtés Est et Ouest, la ville s'étale en effet sur des niveaux différents. M. Busquets rappelle l'insuffisance des souterrains actuels et évoque, compte-tenu de la topographie, la possibilité de créer, pour améliorer l'accès aux TER, une passerelle entre le bâtiment arrivée et les quais.

M. Busquets rappelle l'importance de la topographie et montre comment la gare actuelle et le projet s'y intègrent.

Quant à la ligne Jean-Jaurès-Marengo, elle s'inscrit de manière presque agressive dans le territoire en s'affranchissant de la topographie. Elle n'en est pas moins un élément majeur, parce que traversant Est – Ouest.

### **L'introduction du rapport entre la gare et les quartiers alentours**

M. Busquets pose la question de l'identité actuelle des quartiers et de leur rapport à la gare. Sur le diaporama, il distingue les emplacements des 4 grandes formes urbaines des quartiers environnants :

- Les bâtiments de 2 à 5 étages des rues de faubourgs, entre canal et boulevards. Les rues en sont la force.
- Les immeubles isolés, bâtiments hauts avec des espaces libres importants.
- Les groupes résidentiels, avec une organisation particulière de petit quartier autonome et des bâtiments de 5 à 6 étages.
- Le pavillonnaire, fait de maisons isolées sur de petites parcelles.

Ces quartiers, aussi dotés d'une activité économique et d'équipements, ne connaissent pas les problèmes majeurs d'autres quartiers de gares en France ou en Europe. Chacun possède des espaces verts, des places, des atouts et des possibilités. Plutôt qu'un projet qui désignerait l'hypercentre comme unique centralité, le projet reconnaîtra plusieurs centralités de quartier (espaces de travail, services, logements, espaces hybrides), et favorisera les liaisons entre elles et avec le centre-ville et la gare.

### **Les centralités autour d'une gare contemporaine, entre quartiers existants et quartiers à créer**

M. Busquets indique que dans la logique du projet :

- un gain sur l'espace ferroviaire actuel côté Périole pourrait devenir une telle centralité ;
- le Nord de Marengo libéré pourrait offrir une liaison importante entre les quartiers Est et les faubourgs ;
- le parvis historique pourrait s'ouvrir vers l'avenue de Lyon ou vers une autre centralité à développer à Raynal.

### **Une perméabilité Est-Ouest à gagner**

La position de la gare scinde les quartiers Est et Ouest sur 2km. Une meilleure liaison Nord-Sud comme Est-Ouest est donc prioritaire pour les modes doux. M. Busquets montre sur le diaporama les lignes de force Est-Ouest : l'opération requiert de chercher une continuité de part et d'autre du système ferroviaire.

### **La liaison Nord-Sud comme épine civique pour le projet**

La ligne Marengo-Jean-Jaurès, perpendiculaire à l'espace des boulevards, ressort comme une grande liaison Est-Ouest. Une épine Nord-Sud permettrait un lien des quartiers Nord à la gare. Les différents quartiers du projet présentent un maillage, parfois entravé par un espace public discontinu. La réalisation de petites opérations doit permettre d'établir ces continuités car la ville du futur doit en effet permettre la promenade et la continuité des modes doux.

### **La continuité dans les quartiers**

Le système de la gare pourrait permettre une perméabilité et une entrée différente dans la ville. L'un des grands problèmes de Toulouse est la concentration du trafic sur des axes de faible capacité. Les structures doivent être étudiées précisément pour que la capacité de chaque élément du réseau apparaisse clairement de manière à mettre en place un système plus continu et plus maillé à l'intérieur même des quartiers.

## Conclusion

M. Busquets reprend la carte générale des quartiers, avec leur réseau et les centralités de la nouvelle gare. Il s'agit d'éviter de faire de grands quartiers, comme celui de Compans-Caffarelli, mais de réfléchir à l'organisation de 4 ou 5 centralités. La cartographie montre comment les flux piétons et cycles, les lignes existantes et futures, permettent de mettre en relation des éléments existants, dans un projet qui se bâtit dans le temps. La grande ambition réside aussi dans les nouvelles fonctions que ce territoire, et les quartiers qui le composent, donneront à l'ensemble de la métropole.

M. Busquets revient sur la question centrale de la topographie pour ces quartiers séparés les uns des autres, et insiste sur l'importance des liaisons en mode doux Est et Ouest, et des éléments de connexion. Là se trouve la véritable ambition du projet : instaurer un dialogue entre la topographie, les quartiers et la grande infrastructure ferroviaire, pour un résultat naturel, susceptible d'évoluer dans le temps et capable d'apporter des réponses au quotidien.

## 2 • TEMPS D'ÉCHANGES

**Un représentant de l'association Cheminots St-Laurent** : « Je m'étonne que la voiture ait été si peu évoquée : comment allez-vous traiter l'arrivée à la gare ? »

**Un représentant du Conseil de développement de Toulouse Métropole** : « Nous avons repéré quelques parkings supplémentaires et vous nous avez parlé de liaison vélos, mais peu de stationnement vélos. La tarification de l'actuelle consigne collective n'en facilite pas l'accès : les quatre parvis posséderont-ils chacun leur consigne ? »

**M. Duvernois** rappelle que la présentation porte sur les fondamentaux du projet urbain : les questions d'accès à la gare ou de stationnement renvoient à une autre échelle et sont trop précises à ce stade de l'Atelier.

**M. Busquets** : « Le stationnement des vélos est important. Sous la gare de Delft, 2 000 vélos sont stationnés. Vélos et piétons y sont prioritaires. Il faut travailler ainsi. Nous devons être capables de tisser, pour les modes doux, un système Nord-Sud et Est-Ouest et d'évaluer les capacités des axes. »

**Une représentante de l'association Ilot Lapujade** : « Je m'interroge sur la proximité des quatre parvis avec la gare : celui de l'avenue de Lyon serait à une centaine de mètres ce qui semble assez éloigné de la gare. Quel système sera mis en place pour rejoindre les quais ? La troisième ligne de métro vient d'être votée et le Pôle d'Echanges Multimodal inclut des accès au métro : il faut donc intégrer cette nouvelle ligne aux Ateliers. Le faubourg Bonnefoy, déjà engorgé par les voitures, est voué à se densifier fortement : une ou plusieurs stations de métro sont donc indispensables. »

**M. Busquets** : « Bonnefoy est la seule continuité de l'avenue de Lyon vers le centre-ville, d'où son engorgement. Cet axe doit rester civique, avec des bus et des voitures locales. Il faut trouver des maillages. »

**Un représentant de l'association Bien vivre à St-Aubin** : « Les limites de notre quartier sont pour nous quasiment infranchissables. Les boulevards Carnot et Riquet, et les allées Jean-Jaurès sont une frontière pour les piétons et cyclistes. La temporisation des feux piétons y est même plus courte qu'ailleurs pour faciliter la circulation des voitures. Des solutions sont à trouver pour traverser ces frontières. Il ne faudrait pas que l'épine « verte » qui passe par Belfort pour aller à St-Aubin devienne un couloir de voitures. »

**M. Busquets** : « La question des voitures et des accès sera traitée dans un autre Atelier. J'ai présenté aujourd'hui des principes de maillage et d'organisation du réseau de voirie avec l'objectif de proposer des continuités pour les modes doux lorsque le maillage le permet. »

**Un représentant du Conseil de développement de Toulouse Métropole** : « J'ai été frappé par l'importance des emprises SNCF, gigantesques. Votre projet représente-t-il le maximum de ce que vous avez pu négocier avec la SNCF ou peut-on espérer mieux ? »

**M. Duvernois** évoque les échanges la SNCF pour faire évoluer le système ferroviaire : « Deux terrains pourront muter à moyen terme : le technicentre de Périole, que l'on espère à l'horizon 2020, et les installations immobilières sur la Tour d'argent. En ce moment, nos discussions portent sur la gare basse de Raynal où convergent des enjeux ferroviaires et des enjeux d'aménagement urbain. Les quais resteront à Matabiau, voire se développeront, et tout le système de la gare haute de Raynal, où circulent les trains, restera sur le système ferroviaire. »

M. Duvernois invite ensuite les participants à poursuivre les échanges autour de la maquette.

**M. Busquets** y désigne les parvis, les transports en commun, et les aménagements proposés en fonction des différentes phases du projet. Il pointe l'emplacement d'un grand parking, nécessaire, avec une possible navette électrique pour rejoindre la gare, et le parking vélos. Il pointe sur les différentes centralités du projet et précise qu'il est essentiel de conserver un mélange d'usages.



© Europolia

**Un participant :** « Avez-vous prévu un parking pour chaque parvis ? »

**M. Busquets** situe les parkings prévus: « Les parkings de la gare doivent aussi servir à la communauté, en résolvant la question des stationnements. Ils doivent aussi faciliter le fonctionnement des quartiers, en libérant les petites placettes dont ils ont besoin. »

**Un participant :** « Il pourrait y avoir deux parkings : courte et longue durée. »

**M. Busquets** acquiesce.

**Un participant :** « Quelle prévision avez-vous des flux en modes doux entre la gare et les équipements, comme les facultés de droit et d'économie, qui vont forcément drainer un flux important ? »

**M. Busquets :** « Le dispositif mis en place inclut un maillage performant pour les modes doux, depuis et en direction du centre-ville et de ses principaux équipements. Je crois aussi beaucoup au système métro pour réduire les distances, particulièrement entre l'aérogare et la gare. Les habitants bénéficieraient d'un système très puissant. »

**Un participant :** « Vous avez prévu un stationnement éloigné, avec des navettes pour la gare. Or, la ligne A la met à trois ou quatre stations des grands parkings périphériques des Argoulets ou de Gramont. Peut-on imaginer un parking encore plus éloigné avec un autre mode de liaison qu'une navette électrique? »

**Une participante :** « Ne pourrait-on prévoir un parking à l'extérieur de la ville, avec un tarif adapté pour ceux qui prennent un billet de train, afin d'éviter de drainer des flux supplémentaires vers le centre ? »

**M. Busquets :** « Certains usagers de la gare seront prêts à payer cher pour s'approcher le plus possible de la gare. C'est un peu le système de stationnement des aéroports, dispositif discriminatoire mais efficace pour gérer les voitures. Ce système est très intéressant car il limite la voiture à proximité de la gare. »

**M. Duvernois :** « L'un des leviers importants est l'aménagement ferroviaire du Nord de Toulouse. Avec un grand parking-relais à Lespinasse et une politique tarifaire très attractive, l'objectif est d'arrêter la voiture très en amont. Aujourd'hui, le raisonnement se fait non plus à l'échelle du métro mais à celle du train. »

**M. Busquets :** « Il faut effectivement imaginer des ruptures de charges à l'extérieur. »

**Une participante :** « Concernant les personnes en situation de handicap, avez-vous constaté l'inaccessibilité de la gare Matabiau et, pire, celle de la liaison du métro Marengo à la gare ? La plateforme ne fonctionne jamais, c'est inacceptable. »

**M. Busquets :** « Je suis d'accord. Ce sera à prendre en compte le plus tôt possible. »

**Un participant :** « La liaison gare-aéroport va être un problème : les axes sont déjà surchargés. Qu'en sera-t-il d'une liaison directe vers l'aéroport ? La ligne de métro, si elle est mise en place, devra passer le plus au Nord possible, pour arrêter le flux entrant à Toulouse avant l'entonnoir des Minimes. Il ne faut surtout pas faire de parking sur ce secteur. »

**Un participant :** « Qu'envisagez-vous pour chacun des côtés du Canal du Midi ? »

**M. Busquets :** « Je propose de réduire la voiture avec un boulevard à l'européenne, non à l'anglaise. La circulation sera bien moins intense. C'est la raison pour laquelle j'insiste sur le maillage, qui autorise un système de robinets de régulation. »

**Une participante :** « Où passeront les voitures alors ? »

**M. Busquets :** « Le maillage apportera la réponse. »

**Un participant :** « Comment éviter que ces centralités, qui vont devenir des cœurs de quartier, n'aspirent les centralités avoisinantes ? Par exemple, comment peut se positionner Périole, avec ses commerces et services, par rapport au faubourg Bonnefoy qui est déjà un cœur de quartier ? »

**M. Busquets :** « Ces nouvelles centralités doivent être une valeur ajoutée en évitant la concurrence. Il suffit de ne pas y implanter le même type de commerces. »

### **3 • TRAVAIL EN SOUS-GROUPES**

M. Duvernois invite les participants à se réunir en sous-groupes pour engager une réflexion sur les éléments apportés. 6 groupes ont été composés avec des représentants des 3 collèges : riverains, acteurs de la vie locale et professionnels de l'aménagement. Une couleur a été attribuée à chaque groupe.



© Europolia



© Europolia

Une demi-heure plus tard, il reprend la parole pour demander une restitution groupe par groupe. Chaque groupe a désigné son rapporteur.

#### **4 • TEMPS D'ÉCHANGES**

##### **Le rapporteur du groupe vert :**

« Cinq points positifs répondent aux remarques faites lors des Ateliers précédents :

1. La priorité donnée à la passerelle, source de perméabilité entre les quartiers.
2. Le dépassement du débat sur « parvis historique » versus « arrière-cour », avec quatre parvis qui ennobliront les quatre entrées de la gare.
3. L'accès facile et rapide aux quais de TER, avec la passerelle.
4. La proposition de parkings extérieurs à tarifs différenciés.
5. Le caractère évolutif du projet, qui permet des ajustements.

En ce qui concerne les améliorations :

- Le Canal, inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco, reste à valoriser, même si le groupe s'accorde avec M. Busquets pour l'inclure dans un boulevard priorisant les modes doux.
- La question du maillage, beaucoup évoquée, attend des précisions lors des prochains Ateliers.
- La liaison pour les véhicules vers le Nord reste à clarifier.

Concernant les Chalets, nous sommes contents de la passerelle sur le canal, au droit de la rue de la Concorde, mais le maillage vert en mode doux qui prolongera cette passerelle nous interroge. »

##### **Le rapporteur du groupe jaune :**

« Nous jugeons aussi la traversée du faisceau de voies positive pour le lien interquartiers mais attendons des précisions sur la méthodologie et les délais de la seconde partie, pont Negreneys et Bonnefoy. D'autres interrogations ont été formulées :

- La troisième ligne de métro est-elle acquise ? La réflexion menée sera-t-elle la même, avec ou sans ligne de métro...
- Les petites centralités qui seront reliées ont-elles été étudiées ou seront-elles constituées au fil de l'eau, avec le temps ?
- Y a-t-il une étude d'impact sur la mutation sociologique des différents quartiers ? La mixité y sera-t-elle respectée ? »

##### **Le rapporteur du groupe violet :**

« Cinq idées principales se sont dégagées :

1. Un avis fondé est impossible tant que les questions de mobilité et de programmation urbaine ne sont pas évoquées.
2. Les parvis Périole et Marengo, toutes les passerelles à l'Est de la gare et vers le centre-ville, et le report du trafic à double-sens à l'Est de l'îlot Marengo sont bien accueillis.

3. Le stationnement doit être au maximum repoussé hors du site. Une idée partagée mais non consensuelle : une gare sans parkings voyageurs, comme à Bâle ?
4. Quel accompagnement économique et social des propriétaires de bâtiments qui doivent être détruits ? Comment se passe cette transition ?
5. Quel rôle faire jouer aux lignes de bus et de cars en complément de l'offre métro et train qui risque de ne pas suffire ? »

### Le rapporteur du groupe bleu :

« Nous sommes d'accord avec les points cités. Dans le cadre de ce projet citoyen, nous plaidons pour une séance de travail collectif, sans représentant de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre, pour des propositions complémentaires.

Ce qui nous paraît manquer :

- Les traversées sont insuffisantes. Une couverture complète de toute cette partie, peut-être en jardin, ne nous effraie pas.
- Le parvis du Canal du Midi semble un peu étriqué. Où passeront les voitures ? Nous préférons que ce soit dessous.
- De réels progrès ont été faits sur la trame concernant les flux. Pour les prochaines séances, il faudra envisager le temps réel de parcours à pied.
- La question du Faubourg Bonnefoy et des grands axes passants ne se résoudra pas uniquement par les transports en commun : il manque encore un ou deux barreaux de circulation locale.

Entre des tissus urbains assez proches, répartis de part et d'autre du canal, un urbanisme d'îlots très peu perméables est positionné. Enfin, nous sommes surpris que vous n'envisagiez pas une opération de renouvellement urbain de ce quartier gigantesque et délabré aux portes de Matabiau. Les activités de casse de voitures ou d'accessoires autos n'ont plus lieu d'être. Il faut travailler davantage la matière du tissu urbain pour le requalifier. Cela dit, nous ne prétendons pas au consensus total. »



© Europolia

**M. Duvernois** : « Nous avons étudié les ventes réalisées au cours des dernières années dans les grandes copropriétés le long du Canal : elles restent très marginales et au prix du marché. Une démolition-reconstruction aurait peu de sens, y compris du point de vue de la dynamique sociale, mais cela n'empêche pas de réfléchir à des interventions sur le bâti. »

**Le rapporteur du groupe rose :**

« Notre groupe est satisfait. L'ensemble des parvis est cohérent, comme le principe des liaisons interquartiers en modes doux et le changement de sens de circulation du Canal. En revanche, des parkings extérieurs pour éviter de drainer des voitures s'imposent. Certains d'entre nous craignent une fuite d'une catégorie sociale fragilisée du quartier Bayard-Belfort et une aspiration des véhicules supplémentaires, avec le nouveau parking et le parvis en bas de l'avenue de Lyon. Nous désirons tous fortement une gare évolutive et l'un de nous juge nécessaire un projet final très ambitieux. »

**Le rapporteur du groupe rouge :**

« L'accès a beaucoup été discuté. Le projet ne peut aboutir sans la mise en place, autour de Toulouse, de tous les systèmes de transports, avec des parkings les plus éloignés possible, sur les gares du Nord et de la voie d'Albi pour éliminer la circulation. Le flux de véhicules qui contourne Marengo nous questionne. Deux axes ressortent : Marengo et Borderouge, avec au milieu le faubourg Bonnefoy qui serait limité en circulation. Nous approuvons la traversée des voies ferrées, malgré une interrogation sur les dénivelés : côté Michel-Ange, la hauteur des voies et des caténaires de près de 10m rend une passerelle difficilement imaginable. »

**M. Busquets** rappelle que de nombreux sujets, dont les accès, seront discutés lors des prochains Ateliers. Il insiste sur le maillage, en soulignant la nécessité de réfléchir aux flux traversants : « Nous allons trouver des mécanismes pour avancer, puis un espace partagé à partir duquel nous pourrions lancer les premières opérations de ce projet global. »

## **5 • CONCLUSION**

M. Lagleize remercie les participants pour la qualité et la franchise de leurs interventions. Il remarque que ce projet majeur met en exergue un certain nombre de problèmes essentiellement liés à la circulation automobile. Il indique que Tisseo, partie prenante de ce projet, s'emploie à requalifier les parkings-relais aux extrémités des lignes de métro pour offrir des solutions de stationnement le plus en amont possible. M. Lagleize informe ensuite du lancement des études sur la troisième ligne de métro, avec deux options : un faisceau vers le Nord et un faisceau vers le centre-ville. Puis, il annonce les sujets des deux prochains Ateliers : la programmation, qui permettra de répondre aux questions soulevées sur la mixité sociale, et les accès et transports. Il remercie encore l'assistance et clôt la réunion.

M. Duvernois annonce la mise en ligne du compte rendu définitif du dernier Atelier et signale que des impressions sont disponibles sur la borne d'accueil.

*Fin de la réunion à 21h.*

## **6 • ORGANISMES PRÉSENTS**

- 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
- Association du quartier Chalets Roquelaine
- Association Ensemble à tout âge
- Association Etoile de Belfort
- Association Marengo Jolimont La Colonne
- Association Michel Ange
- Association Ilot Lapujade
- Centre Méridional de l'Architecture et de la Ville (CMAV)
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse (CCIT)
- Collectif Barthe – La Salade
- Comité de quartier des Ponts Jumeaux
- Comité de quartier Ginestous Sesquières
- Comité de quartier Nord Minimes Barrière de Paris
- Conseil de Développement Toulouse Métropole (CoDev)
- Conseil Économique, Social et Environnemental Régional Midi-Pyrénées (CESER)
- Ecole Nationale Supérieure d'Architecture (ENSA)
- Fédération régionale des Promoteurs Immobiliers (FPI)
- Groupement pour l'Insertion des Personnes Handicapées Physiques (GIHP) Midi-Pyrénées
- Handicap défi – Association sportive midi toulousain
- Union des comités de quartier et associations de défense et d'action pour le cadre vie dans l'agglomération toulousaine (UCQ)