

**Retour sur le HACKATHON du 29 mai 2021 :  
"Améliorer le partage des usages, de la Place Esquirol à la Place  
intérieure Saint-Cyprien"**



Table des matières

<b>1. Déroulement du hackathon</b> .....	3
1.1. Contexte et méthode, ce qui a fonctionné.....	3
1.2. Pistes d'amélioration pour un éventuel futur hackathon.....	4
<b>2. Synthèse des propositions des équipes</b> .....	5
2.1. Constats généraux des équipes :.....	5
2.2. Bilan général des propositions :.....	6
<b>3. Fiches détaillées par équipe</b> .....	8
Equipe Orange : Prix Pragma.....	8
Equipe bleue : prix Concilia.....	9
Equipe violette : prix Buena Vista.....	11
Equipe Rouge (2ème Buena Vista) :.....	12
Equipe verte :.....	13
Equipe jaune :.....	14
<b>Annexe : Liste des participants</b> .....	15

Assemblée de démocratie participative, le Conseil de développement (Codev) rassemble de nombreux acteurs de la métropole toulousaine et constitue une interface entre Toulouse Métropole et la société civile locale. C'est un lieu d'expertise citoyenne et de débat sur les enjeux métropolitains. Il a vocation à animer le débat public sur les enjeux métropolitains et à produire des contributions de la société civile à l'attention des élus et des techniciens de la Métropole. Dans le cadre de ses différents groupes de travail, le Codev a développé et promu une expertise d'usage sur les questions d'urbanisme et de mobilité.

En partenariat avec Toulouse Métropole, le Codev a organisé le samedi 29 mai un « hackathon » portant sur le thème « *améliorer le partage des usages, de la Place Esquirol à la Place Intérieure Saint Cyprien* ». Contraction de "hack" et de "marathon", un hackathon est un dispositif permettant de trouver des solutions innovantes à un problème donné. Il s'agit d'une forme de concours d'innovation permettant de faire appel à l'intelligence collective et l'expertise des usagers et citoyens. Les participants, par équipes (liste des participants en annexe), ont imaginé ici des solutions créatives permettant, à l'inauguration de la nouvelle rue de Metz, d'avoir une continuité cyclable et piétonne entre Esquirol et Saint Cyprien, tout en tenant compte des autres usages (transports en commun, véhicules personnels, livraisons etc.).

Cette synthèse fait à la fois le bilan hackathon sur la méthode (1), en vue de déployer ce type de dispositif participatif pour d'autres projets d'urbanisme, et reprend les grandes lignes des propositions des participants sur le projet Esquirol/Saint-Cyprien (2).

# 1. Déroulement du hackathon

Les résultats du questionnaire diffusé à la fin du hackathon montrent que les participants ont été unanimement satisfaits de la journée, plus de la moitié d'entre eux disent que le hackathon a répondu "à leurs attentes et au-delà" et tous les participants disent être intéressés pour prendre part à un autre hackathon.

A l'issue de la journée, chaque équipe a présenté son projet au jury composé de trois élus, Philippe Perrin (élu métropolitain en charge des mobilités actives), Julie Escudier (maire de quartier centre) et Jean-Paul Bouche (maire de quartier Saint-Cyprien), de Fabrice Escaffre (enseignant-chercheur en urbanisme) et d'Arnaud Turlan (chef de service des modes doux au sein de MGR). Les élus ont apprécié la créativité des propositions, la qualité et la quantité du travail fourni ainsi que la pertinence de l'exercice.

Les techniciens présents sur la journée ou de passage ont également trouvé ce dispositif très intéressant, permettant de partager les problématiques relativement complexes d'aménagement et d'usages avec les citoyens, avant même la concrétisation d'un projet par les services.

## 1.1. Contexte et méthode, ce qui a fonctionné

### Les équipes :

- Équipes bien équilibrées, intergénérationnelles et « pluridisciplinaires ».
- capacité d'organisation et qualité des rendus, toutes les équipes ont présenté des projets finis, trouvé des solutions sur l'ensemble du périmètre, même les carrefours les plus compliqués ont été traités : juste milieu entre les enjeux (les plus ambitieux possibles) pour la collectivité et l'intérêt pour les équipes à réfléchir.
- les étudiants se sont révélés être une ressource technique pour les équipes.

### Les outils de travail à disposition :

- Deux échelles de plan avaient été prévues (1 sur 500 et 1 sur 200) qui se sont révélées être utiles pour les équipes qui ont pu à la fois avoir une vision globale de l'axe ainsi qu'une vision plus précise sur les différents carrefours.
- documents à disposition utiles (guides paris en selle, chartes d'accessibilité...).
- fournitures variées appréciées et bien utilisées par chaque équipe en fonction de leur créativité.
- les bus/voitures/vélos/piétons en patarev à l'échelle des plans ont eu leur utilité dans toutes les équipes.

### Les consignes :

- contraintes techniques vite appropriées par les participants.
- les dimensions court terme/long terme dans les consignes ont permis aux participants de prioriser selon leur perspective : certaines équipes comme la violette ont vraiment proposé les aménagements pour le court terme ainsi que leur vision sur le long terme alors que d'autres groupes comme les verts sont directement partis sur du long terme.

### Le jury :

- Les élus ont apprécié la créativité des propositions, la qualité et la quantité du travail fourni, la

diversité et la coopération des équipes, la pertinence de l'exercice. Cela a conforté certains élus dans leurs idées d'évolution du territoire.

- différents « prix » déterminés à l'avance ont facilité la délibération du jury qui a pu être rapide (rapidité appréciée après cette longue journée de travail).

#### **Les prix :**

- **Le projet le plus réaliste « Prix Pragma »** : il impacte peu l'aménagement existant, il est peu onéreux mais fait clairement évoluer les usages. Il est possible de le mettre en place dans des délais minimum. **L'équipe Orange**
- **Le plus ambitieux « Prix Buenavista »**: Il demande un investissement important de la collectivité et nécessite des changements d'habitude de la part des usagers mais réorganise durablement les usages et peut être pérennisé. **Violetts 1<sup>er</sup> et Rouges seconds.**
- **Le projet ayant le mieux pris en compte les usages « Prix Concilia»**: projet le plus satisfaisant pour chaque usage, il implique une tolérance et une implication très importante de tous les usagers (livreurs, cyclistes, commerçants, piétons) mais donne une place à chacun, visible pour les autres. Il peut avoir un coût financier et un impact visuel important (signalétique, signalisation, matériaux etc). **Équipe Bleue.**

#### **L'organisation générale :**

- le passage des experts très apprécié et utile.
- bonne organisation, petit déjeuner/repas de qualité appréciés.
- Le samedi est une bonne journée pour mobiliser les participants même s'il faudrait écourter un peu la journée.
- Le diagnostic des équipes est réaliste, les propositions sont pertinentes, raisonnables ou ambitieuses, parfois innovantes.

### **1.2. Pistes d'amélioration pour un éventuel futur hackathon**

#### ***Avant le hackathon :***

- présentation du début et visites guidées faites par des membres du Codev ou des experts de la collectivité.
- mieux intégrer les membres du Codev dans l'organisation du hackathon.
- donner plus d'info en amont sur le travail demandé et déroulement de la journée aux participants afin qu'ils puissent s'y préparer au mieux.
- Encore plus diversifier les équipes : intégrer riverains et des commerçants, qui pourraient faire part de leur expertise d'usage in situ et plus d'automobilistes.
- prendre des photos du terrain et les mettre à la disposition des équipes (qui utilisaient street views).

#### ***Pendant le hackathon :***

- Écourter la présentation du début : certains participants ne l'ont pas trouvée nécessaire, trop impatientes aussi de commencer le travail sur les plans
- rendus intermédiaires sur la journée
- pauses créativités dans la journée pour détendre les participants et faire en sorte que la journée leur paraisse moins longue
- présentation au jury : trop longue, surtout en fin de journée
- donner une trace de participation/d'avoir gagné un prix pendant le hackathon (une attestation ?) aux participants à la fin de la journée

## 2. Synthèse des propositions des équipes

### 2.1. Constats généraux des équipes :

#### Sur l'ensemble de l'axe :

- ruptures dans la chaîne de déplacement (environnement « brouillon », mobilier urbain en quinconce, confus, orientation des PMR difficile)
- conflits d'usages entre voitures, vélos et piétons
- manque de convivialité des espaces publics, places peu investies
- manque de végétalisation
- manque de valorisation culturelle
- manque de sécurité pour les piétons et cyclistes
- Les voies de bus prennent beaucoup d'espace pour une faible utilisation

#### Place Esquirol :

- manque de convivialité
- aucun flux induit (PMR)
- traversée nord-sud piétonne difficile

#### Place Pont neuf quai de Tounis/Daurade :

- vitesse excessive des automobilistes
- conflits d'usage sortie pont neuf et au niveau de la piste cyclable qui arrive depuis les quais de la daurade sur le carrefour
- manque d'accessibilité PMR (mobilier urbain et terrasses)
- poteaux de signalisation et de feux de circulation en fin de pistes cyclables = « guillotines à cyclistes »

#### Carrefour Laganne/viguerie :

- entonnoir
- terrain en descente/montée (danger en vélo)
- Absence de jonction/cheminement du côté nord vers cours Dillon
- manque de place pour les terrasses sur trottoirs (bar/café à chaque angle de la rue de la république)

#### Place Olivier :

- très minérale
- forte chaleur
- enjeu livraison
- usage général non identifié
- enjeu stationnement des résidents
- fontaine peu mise en valeur

#### Place Saint Cyprien :

- contre-allées peu utilisées
- beaucoup de voies : une place largement en faveur du trafic motorisé (2x3 voies)
- comment traverser la place ?
- quels usages ?
- espace très minéral
- zone peu sécurisée pour les vélos
- Potentiel foncier important pour redéfinir les flux et les usages

## 2.2. Bilan général des propositions :

### Piste cyclable :

Les équipes proposent majoritairement une **piste bidirectionnelle** sur l'ensemble de l'axe. Des désaccords sur la position de la piste existent : une équipe la met du même côté sur l'ensemble de l'axe (au Nord), tandis que les autres la placent d'abord au milieu de la chaussée puis la déplacent soit au Nord soit au Sud. Ce qui ressort le plus :

-*D'Esquirol jusqu'au Pont Neuf* (compris), la piste est au centre de la chaussée

-*De la rue de la République à Saint Cyprien*, la piste cyclable est placée soit au Nord, soit au Sud, les places de stationnement rue de la république sont supprimées du côté où la piste cyclable longe le trottoir.

Pour **sécuriser les pistes cyclables centrales**, il est proposé une **surélévation** de certaines rues (rue des changes au niveau d'Esquirol), des **feux cyclistes**, des **haricots aux intersections** pour tourner (espace de stockage vélo), ainsi qu'une surélévation de la piste en elle-même pour que les voitures et bus identifient qu'ils ne sont pas sur leur voie s'ils montent dessus.

De plus, toutes les équipes ont noté la nécessité d'avoir un **signal visuel fort**, reconnaissable au premier coup d'œil, pour **identifier la piste cyclable** (une équipe a proposé que ce marquage soit fluorescent). Pour être efficace, ce signal visuel doit être le même **pour toutes les pistes cyclables de l'agglomération** pour que les usagers s'y habituent. Plutôt que d'un revêtement, il pourrait s'agir d'un motif/couleur utilisable sur les différents type de revêtements.

### Flux motorisés :

Toutes les équipes proposent de faire une **voie mixte bus/voiture**, afin d'élargir les trottoirs notamment sur le *Pont Neuf* et à ses extrémités, autant du côté de la *place du Pont Neuf* que du côté du *cours Dillon*.

En ce qui concerne les **bus**, les groupes ont souligné l'antinomie entre le fait de vouloir créer un espace apaisé et de faire circuler des bus **Linéo très imposants/dangereux**. Sur le court terme, il faut **réorganiser les lignes** (plusieurs propositions de tracés alternatifs en 8 ou en boucle permettent de libérer une voie). Sur le moyen et long terme, il existe une nécessité d'imaginer un **mode alternatif de desserte en transport en commun** (sur le modèle de la navette centre ville par exemple), voir même pour la logistique de centre ville. Certains proposent même une navette qui pourrait être déclenchée à partir d'une application sous forme de transport à la demande, l'agilité des transports en commun est évoquée par plusieurs équipes.

### Gestion des carrefours :

Un aménagement plébiscité par les équipes est le **carrefour à la hollandaise**, avec des **îlots de protection** pour permettre la **traversée sécurisée** des carrefours pour les cyclistes. La majorité des équipes proposent ainsi un carrefour à la hollandaise, parfois avec feux et parfois sans sur la *place du Pont Neuf*.

Le *carrefour Saint-Cyprien* a été travaillé différemment selon les équipes :

-certaines séparent les pistes bidirectionnelles et les font passer de part et d'autre de la place

-certaines conservent des pistes bidirectionnelles, qui passent d'un côté de la place

-certaines ferment le trafic motorisé et/ou le trafic vélo d'un côté de la place, afin de laisser l'autre côté aux piétons et terrasses

-certaines font passer les flux motorisés d'un côté de la place, et la piste cyclable de l'autre

Mais globalement, toutes les équipes suppriment des voies dédiées au trafic motorisé sur le carrefour, autour du puits de lumière du métro.

### Stationnements cyclables et automobiles :

Toutes les équipes suppriment le stationnement automobile d'un côté de la chaussée sur la rue de la



République.

En ce qui concerne le stationnement vélo, les équipes proposent d'en ajouter *Place Esquirol*, sur le *cours Dillon* lorsqu'il n'y aura plus les arrêts de bus.

#### Traversées et flux piétons :

**L'élargissement des trottoirs** est proposé sur tous les différents niveaux de l'axe afin de rendre aux piétons une place plus importante dans l'espace public. Afin de sécuriser les traversées piétonnes et PMR, quelques groupes proposent d'élargir les trottoirs au niveau de certains carrefours, notamment ceux aux extrémités du *Pont Neuf*. Un groupe propose également de créer un nouveau passage piéton *depuis le Pont Neuf et vers le cours Dillon*. Toutes les équipes s'accordent d'ailleurs à élargir l'espace piéton sur le Pont Neuf. Une équipe propose même de créer un "boulevard à piétons". Sur la *rue de la République*, la suppression du stationnement d'un côté ou de l'autre de la rue permet de donner plus d'espace aux piétons.

#### Amélioration de l'espace public :

Sur l'ensemble de l'axe de manière générale et pour toutes les équipes, des propositions de **végétalisation de l'espace public** sont faites. Toutes les équipes ont souhaité végétaliser la *place Olivier*, afin de créer de l'ombre, l'équipe orange a également proposé la création d'une halle. Sur la *rue de la République*, l'équipe violette propose la végétalisation de l'ensemble de la rue, avec la création d'une passerelle végétalisée en hauteur. Le *Pont Neuf* également deviendrait un espace public agréable, grâce à la suppression de voies de voitures/bus (d'ailleurs, deux équipes voudraient complètement supprimer l'accès aux voitures sur le Pont Neuf). L'équipe jaune propose une pergola sur le Pont Neuf, et l'ajout de mobilier urbain.

Un autre espace que les équipes ont souhaité réapproprié en faveur de l'espace public est le *cours Dillon*. Débarrassé de ses arrêts de bus, il pourrait devenir un espace culturel, de loisirs, ou encore un marché. **Un parcours culturel** sur l'axe est également proposé par l'équipe orange.



### 3. Fiches détaillées par équipe



#### Equipe Orange : Prix Pragma

<u>Idées générales/directrices</u>		
<b>Flux</b>	<b>Carrefours</b>	<b>Espace public</b>
Piste Bidirectionnelle côté Nord Voie de voiture Suppression de la voie de bus mais création d'une boucle de bus/navette	Trottoirs traversants sur tous les carrefours de l'axe	Parcours culturel identifiant tous les points d'intérêts culturels et patrimoniaux à proximité de l'axe, et création de points de repos à proximité.

#### **Précisions sur l'axe :**

Du cours Dillon à Esquirol : Un seul sens de bus grâce à la boucle, suppression de l'arrêt de bus au Nord sur la Place Esquirol



Place du Pont-Neuf : Les pistes bidirectionnelles en provenance du quai de Tounis et de la Daurade se croisent.

Rue de la République : La voie de stationnement côté Nord est supprimée.

Place Olivier : stationnements conservés côté Sud lié à la présence d'une crèche sur la place Olivier

#### Rue de la République, plan équipe Orange

Place Saint-Cyprien : Du côté Sud : les terrasses sont étendues et l'arrêt de bus est supprimé, de l'autre côté (qui est exposé plein sud) passent la piste cyclable, les bus et voitures.

Carrefour Allées Charles de Fitte : rond point hollandais.



#### Place intérieure Saint-Cyprien, plan équipe Orange



## Equipe bleue : prix Concilia

### Idées générales/directrices

Flux	Carrefours	Espace public
Piste bidirectionnelle centrale jusqu'à la place du Pont neuf puis passe côté Nord sur le Pont Neuf jusqu'au carrefour St Cyprien. Côté Nord : élargissement des trottoirs, boulevard à piétons Voie mixte bus/voiture		Végétalisation de l'axe

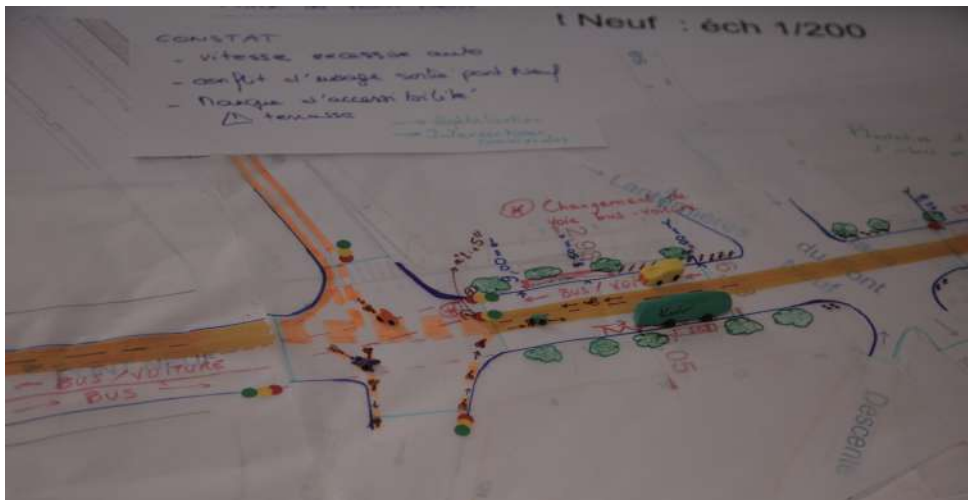
### **Précisions sur l'axe :**

Place Esquirol : La piste bidirectionnelle est centrale

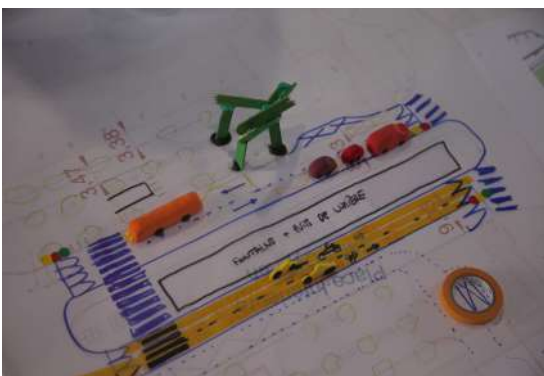
Carrefour rue des Changes : surélévation car c'est un carrefour piéton traversé par des voitures

Place du Pont-Neuf : Plateau surélevé pour ralentir le trafic, avec des feux vélos et bus

### Carrefour du Pont neuf, plan équipe bleue



Pont Neuf : Élargissement du trottoir côté Nord, piste bidirectionnelle passe côté Nord



### Place St Cyprien, plan équipe bleue

Rue de la République : La voie de stationnement côté Nord est supprimée

Place Olivier : Enjeu de végétalisation, le haricot grignote côté sud sur la place pour les livraisons/stationnements voitures (pour compenser les stationnements supprimés)

Place Saint-Cyprien : D'un côté de la place : voies bus et voitures, de l'autre : piste cyclable et élargissement des trottoirs et ajout passage piéton surélevé au niveau du haricot de la fontaine.



## Equipe violette : prix Buena Vista

Sur le long terme, l'axe deviendrait comme la rue Alsace Lorraine sur Esquirol et la rue de la République.

Sur le court terme :

<b>Idées générales/directrices</b>		
<b>Flux</b>	<b>Carrefours</b>	<b>Espace public</b>
Piste Bidirectionnelle centrale jusqu'à place Laganne puis côté Sud Une vie mixte bus/voiture dans un sens, dans l'autre sens : une voie de bus seulement.	Carrefour à la hollandaise préconisé	Passerelle végétalisée en hauteur rue de la République

### **Précisions sur l'axe :**

Place Esquirol : Haricots aux intersections, surélévation pour que les véhicules intègrent que cette voie ne leur est pas dédiée.

Rue de Metz et début du Pont Neuf : élargissement des trottoirs

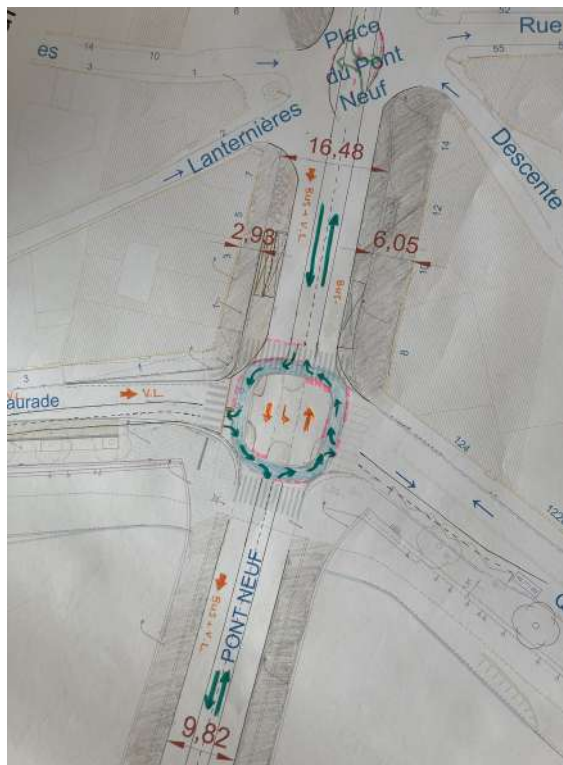
Place du Pont Neuf : Décaler la piste bidirectionnelle en provenance de la Daurade afin de la faire sortir de la voie de vélo. Carrefour avec voie vélo et îlots. Le carrefour à la hollandaise sera d'abord sans feux, puis si cela ne fonctionne pas, des feux seraient ajoutés.

Pont Neuf : Élargissement des trottoirs, piste bidirectionnelle centrale

Rue de la République : Élargissement des trottoirs, stationnement supprimé des deux côtés mais places de livraison côté Nord avec les voies de voiture et bus, et piste cyclable côté Sud  
 Passerelle végétalisée

Place Olivier : Végétalisation au sol

Place Saint-Cyprien : Piste devient monodirectionnelle et passe de chaque côté de la place avec aussi une voie voiture/bus de chaque côté. Une voie est donc supprimée de chaque côté et les trottoirs sont élargis. Les bus ne s'arrêtent plus sur cette place.



**Place du Pont Neuf, plan équipe violette**



**Equipe Rouge (2ème Buena Vista) :**

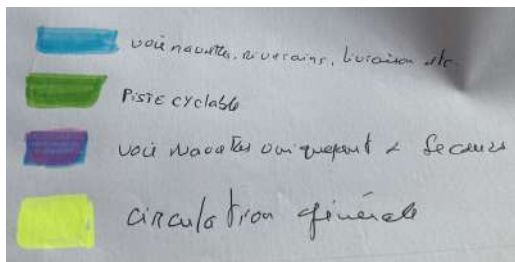
<b><u>Idées générales/directrices</u></b>		
<b>Flux</b>	<b>Carrefours</b>	<b>Espace public</b>
Navette électrique dessert l'axe (en faisant des 8) Piste bidirectionnelle de 4 mètres de large	Feux supprimés sur l'ensemble de l'axe	Accessibilité des PMR préservée avec des places de stationnement réservé

**Précisions sur l'axe :**

Place Esquirol : Les riverains utilisent le parking Esquirol pour se garer.

Rue de Metz : Devient à accès réservé.

Pont neuf : Suppression des voitures sur le pont neuf, la piste bidirectionnelle est centrale, avec une voie navette et secours mais accès fermé aux voitures, y compris riverains et aux bus. Le pont est pensé comme un espace public.



**Place du Pont Neuf, plan équipe rouge**

Rue de la République : la piste bidirectionnelle passe au Sud avec la suppression des stationnements côté Sud, les flux motorisés passent au Nord.

Place Saint Cyprien : séparation des flux des deux côtés de la place, où la piste bidirectionnelle passe côté Sud et les flux bus/voitures passent au Nord.





**Equipe verte :**

<b>Idées générales/directrices</b>		
<b>Flux</b>	<b>Carrefours</b>	<b>Espace public</b>
Navette électrique (Vertuo) reliant François Verdier à St-Cyprien, à haut niveau de service dessert l'axe : se situe au centre de la chaussée, et est à voie unique. Multifonctionnalité avec la livraison ? Pistes monodirectionnelles des deux côtés de la chaussée Circulation automobile réduite aux riverains et livraisons Aménagement en niveaux hiérarchiques	Carrefour à la hollandaise au niveau du Pont Neuf	Valorisation des places grâce aux arrêts de la navette Revêtements distinctifs pour faciliter la reconnaissance Tunnels imaginaires piétons

**Précisions sur l'axe :**

Place Esquirol : terrasses se décalent, voie pour piétons le long des façades, voie espace vert avec bancs.

La rue Peyrolières devient piétonne.



**Carrefour à la hollandaise du Pont Neuf, plan équipe verte**

Pont Neuf : Végétalisation, points de visions, pas d'arrêts de la navette

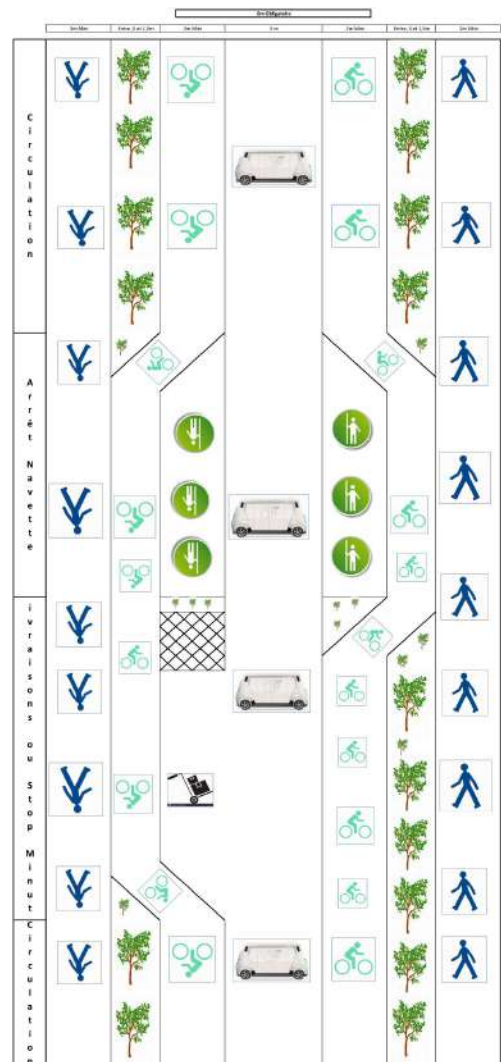
Intersections en plateau surélevé

Cours Dillon : devient un espace culturel

Place Laganne : Carrefour à la hollandaise avec vélos à l'intérieur avec un îlot de protection

Place Saint Cyprien : Pistes cyclables monodirectionnelles élargies, circulation normale des voitures côté Saint-Cyprien

Les parkings Esquirol et Saint Cyprien proposent des tarifs préférentiels pour les riverains avec automobiles et des aménités (toilettes surveillances). Ils sont aussi accessibles aux vélos.



**Schéma rue de Metz, équipe verte**



## Equipe jaune :

<u>Idées générales/directrices</u>		
<b>Flux</b>	<b>Carrefours</b>	<b>Espace public</b>
Bidirectionnelle centrale jusqu'à la rue de la République La piste cyclable est bordée d'une marche anti-dépassement, avec des voies de sorties pour sortir de la piste de manière sécurisée. Voie bus/voiture dans un sens et voie bus dans l'autre.	Sur les carrefours, priorité aux bus puis vélos puis voitures	Piste cyclable fluorescente et donc visible la nuit Limitation des îlots de chaleur Stationnements pour vélos cargos Pergola sur le Pont Neuf Espace de loisirs et stationnement vélo sur le Pont Neuf

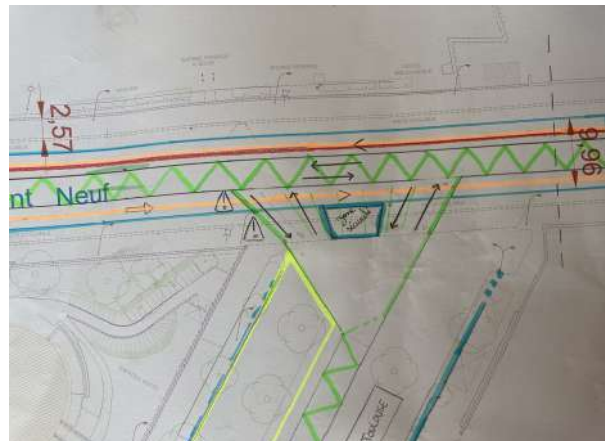
### **Précisions sur l'axe :**

Esquirol : Parkings vélos supplémentaires, création de place pour les piétons côté sud et réduction de la place piéton côté Nord

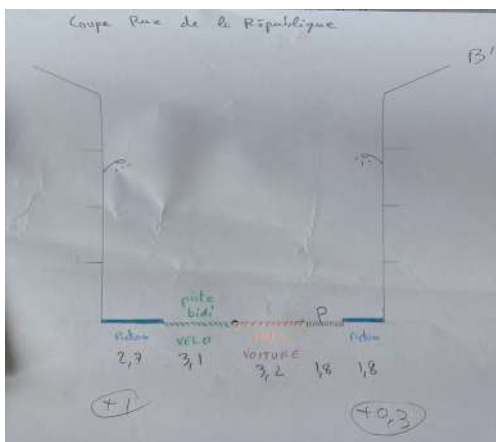
Place du Pont Neuf : passages piétons en plateaux surélevés et les pistes bidirectionnelles centrales tournent des deux côtés.

Pont Neuf : Pergola et insertion de mobilier urbain

Cours Dillon : Traversée piétonne pour aller sur le Pont Neuf, création d'un parking vélo et d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le Cours Dillon (sans les arrêts de bus), et également d'un espace de loisirs



**Pont neuf, cour Dillon, plan équipe jaune**



**Coupe rue de la République**

Place Laganne : Élargissement des trottoirs pour les terrasses vers le pont neuf, permet aussi de sécuriser l'accès PMR.

Rue de la République : Suppression du stationnement côté sud, permet de faire passer la piste cyclable bidirectionnelle côté sud et d'élargir le trottoir.

Place Cyprien : le trafic motorisé passe des deux côtés de la place, avec une monodirectionnelle de chaque côté  
 Végétalisation des deux côtés du haricot.

## Annexe : Liste des participants

<b>Équipe rouge :</b>	<b>Équipe jaune :</b>
Arthur, étudiant en urbanisme et aménagement Vanessa, étudiante en génie civil Sandrine, membre du Codev Florian, membre de l'association 2p2r Manuel et Bernard, usager à mobilité réduite et son accompagnant.	Marion, étudiante en urbanisme et aménagement Antoine, étudiant en génie civil Bertrand, membre du Codev Claire, membre des commissions accessibilité de la ville et usagère à mobilité réduite Jonathan, cycliste Maxime, membre de l'association la maison du vélo
<b>Équipe verte :</b>	<b>Équipe orange :</b>
Lukas, étudiant en urbanisme et aménagement Marianne, étudiante architecte et génie civil Bernard, membre du Codev Patrick, membre de l'association Bien Vivre Toulouse Centre Claire, membre de l'association 2p2r	Quentin, membre du Codev Juliette, étudiante en architecture et génie civil Patrick, automobiliste endurci Adria, membre de l'association 2p2r Brigitte, piétonne senior Un membre du conseil des jeunes
<b>Équipe violette :</b>	<b>Équipe bleue :</b>
Samirah, étudiante en urbanisme et aménagement Anne-Claire, cycliste Guillaume, membre du Codev Adrien, membre de l'association 2p2r Un membre du conseil des jeunes	Morgane, étudiante en urbanisme et aménagement Gregory, étudiant en génie civil Emmanuel, membre du Codev Cécile, membre de l'association 2p2r Bertrand, cycliste Anna, instructrice de locomotion à l'institut des Jeunes Aveugles et cycliste