

Réponse questionnaire unis pour castanet

Madame, Monsieur,

Je vous prie de trouver nos réponses à votre questionnaire aux candidats pour les municipales 2026 à Castanet. Je m'excuse du retard.

Bien respectueusement,

Jordan Puissant

Question 1

Partagez-vous notre position volontariste pour développer des mobilités actives ?

Il ne s'agit pas pour nous d'opposer les modes de déplacement. Nous avons aussi pleinement conscience que certaines mesures prises par la majorité actuelle n'ont pas toujours répondu de manière satisfaisante aux attentes/nécessités des automobilistes.

Nous n'oublions pas que notre commune est périurbaine et que de nombreux habitants doivent se rendre chaque jour dans des zones de la région toulousaine encore insuffisamment desservies par les transports en commun.

Notre objectif est donc de favoriser la comodalité, en particulier sur les liaisons structurantes reliant Castanet-Tolosan aux pôles de transport majeurs : – vers Ramonville-Saint-Agne, avec la sécurisation d'un itinéraire cyclable continu jusqu'au métro, complété par des espaces de stationnement adaptés permettant de poursuivre ensuite son trajet en transport en commun. Cette pratique est théoriquement possible aujourd'hui, mais encore peu développée ; l'implantation de VélôToulouse pourrait d'ailleurs constituer un levier d'encouragement supplémentaire ; – vers Labège, afin de renforcer les connexions avec ce secteur stratégique de l'agglomération.

Nous souhaitons également améliorer les déplacements internes à la commune, notamment entre Rabaudy et le Centre, ainsi qu'entre le Centre et les Coteaux.

Question 2

Vous engagez vous à consulter 2p2r Castanet pour tout projet d'aménagement de la voirie qui impacte les piétons et les cyclistes? Quels moyens de consultation pensez-vous mettre en place (réunions mensuelles, rencontres sur le terrain, partage avec des

outils numériques, lien direct avec un responsable des mobilités ...)

Nous consulterons les habitants des zones concernées ainsi que toutes les institutions susceptibles d'apporter un éclairage utile. Nous privilégierons les rencontres de terrain, tout en veillant à ce que notre élu en charge des mobilités maintienne un dialogue régulier avec les acteurs associatifs engagés sur ces enjeux.

Par ailleurs, nous créerons une instance centrale de démocratie participative, dont l'une des branches sera spécifiquement consacrée aux travaux et à l'urbanisme. Vous y serez naturellement les bienvenus pour contribuer aux réflexions et aux décisions qui concernent votre cadre de vie.

Question 3

Continuerez vous à travailler le sujet de la mobilité avec les citoyens et les associations via le comité castanéen des mobilités ou une structure équivalente ? Selon quelles modalités ? A quelle fréquence prévoyez vous de le réunir ? Comment comptez vous informer les Castanéens sur les décisions prises et leur suivi ?

Non. La démarche menée par la majorité actuelle n'a pas été concluante et ne correspond pas à notre état d'esprit, qui consiste à répondre aux besoins de l'ensemble de la population — y compris de celles et ceux qui n'ont pas la possibilité ou le temps de participer à ce type de commissions.

En revanche, comme indiqué précédemment, nous créerons une instance centrale de démocratie participative, dont l'une des branches sera spécifiquement consacrée aux travaux et à l'urbanisme. Concrètement, en amont de tout projet, cette branche — composée d'élus et de membres permanents (plutôt associatifs) — ira à la rencontre des habitants et des associations concernés qui n'en seraient pas membres, afin de recueillir leurs observations. Ces échanges permettront d'élaborer une note de synthèse destinée à éclairer et, le cas échéant, à amender le projet avant sa mise en œuvre.

Cette méthode s'inspire des réunions organisées ces six dernières années dans le cadre de certains projets d'urbanisme, mais elle sera désormais formalisée et intégrée de manière plus institutionnelle dans notre fonctionnement.

Question 4

Quel budget allez-vous consacrer aux mesures favorisant l'apprentissage / la mise en œuvre de la pratique du vélo pour les néo-cyclistes (prêt de vélo courte durée, cours de remise en selle, actions de prévention sécurité routière) ?

À ce stade de la campagne, nous ne sommes pas en mesure d'établir un budget spécifique pour cette mesure, sauf à faire de fausses promesses.

Question 5

Quel plan de formation envisagez-vous pour les agents et les élus ? Allez-vous les inciter à pratiquer le vélo dans le cadre de leurs activités ?

La formation continue de tous les agents constitue un impératif pour notre liste. En revanche, l'employeur public n'intervient pas directement dans les choix de déplacement des agents entre leur domicile et leur lieu de travail, même si nous veillerons à rappeler à chacun les bénéfices des mobilités actives.

Question 6

Le CEREMA donne des recommandations sur les aménagements. Vous engagez-vous à respecter ces recommandations et sinon, à expliquer pourquoi vous ne le faites pas ?

À ce stade, nous n'avons pas encore de position arrêtée sur cette question.

Question 7

Envisagez-vous de favoriser une démarche de labellisation d'entreprise Pro-Velo, comme la ville de Nailloux et le CNES pour la commune et/ou le CCAS ?

Non, mais nous pourrions y réfléchir.

Question 8

Envisagez vous d'adhérer à une association de collectivités autour de mobilités actives comme le réseau Vélo et Marche pour partager votre retour d'expérience et d'accéder à un savoir faire sur les mobilités actives ?

Non, cela ne correspond pas à notre état d'esprit. La multiplication des adhésions à différents organismes ne garantit en rien notre efficacité. Notre démarche consiste avant tout à aller à la rencontre des habitants et à répondre à leurs besoins. Les associations peuvent jouer un rôle d'intermédiaire, mais elles ne se substituent pas aux citoyens, en particulier à ceux qui restent silencieux mais ont tout de même un avis.

Question 9

Quels sont les 2 premiers aménagements tactiques que vous vous engagez à mettre en place durant les 6 premiers mois après l'élection ?

Pour répondre à vos suggestions, il n'est pas question de fermer les rues autour des écoles, d'autant que celles-ci se trouvent sur des axes stratégiques essentiels à la circulation de tous. La présence de la police municipale continuera de garantir la sécurité de tous les usagers.

En revanche, nous souhaitons développer activement la liaison Castanet – Labège en prévision de l'arrivée du métro, notamment par l'installation d'une piste cyclable bidirectionnelle performante, préalable indispensable à la comodalité que nous voulons encourager.

Par ailleurs, nous prévoyons, en parallèle de notre plan de réfection des trottoirs et de la voirie, l'élaboration d'un plan de liaisons « grands axes » destiné à faciliter l'usage des vélos sur l'ensemble de la commune.

Question 10

Serez-vous un observateur attentif et force de proposition auprès du Sicoval dans l'élaboration de ce document ?

Bien sûr, d'autant que nous avons prévu un plan ambitieux de réfection des trottoirs, lesquels représentent une source importante de désagréments pour les familles et les personnes à mobilité réduite.

Question 11

Est-ce que vous allez rédiger un PAVE complet pour répondre au cadre légal, avec une obligation de résultat ?

Nous nous conformerons à l'ensemble des exigences légales, ce qui constitue d'ailleurs l'un des fils conducteurs de notre campagne.

Question 12

Est-ce que vous pensez faire participer les citoyens à son élaboration ?

À ce jour, nous n'avons pas encore de position sur ce sujet. Vos propositions pour ces plans

Mettre les grands axes en accessibilité à 100% > nous souscrivons.

Mettre en accessibilité les abords de tous les établissements scolaires > nous souscrivons.

Réaliser des rues scolaires pour toutes les écoles > nous ne souscrivons pas si l'idée est de les fermer à la circulation.

Initier un service communal de Pédibus > nous ne souscrivons pas, mais nous rappelons que nous souhaitons davantage mobiliser la PM.

Rendre plus piéton le cœur de ville > nous ne souscrivons pas ; du moins, ça dépend des zones concernées. La ville est traversée par des axes structurants sur lesquels nous n'avons que peu de prise.

Verbaliser le stationnement illicite sur trottoirs et sur les voies cyclables, y compris des 2RM > nous souscrivons.

Vérifier la conformité des chantiers vis-à-vis des piétons et cyclistes > nous souscrivons.

Mettre en place une journée sans voiture annuelle dans le centre ville > nous ne souscrivons pas, mais nous rappelons l'existence de la journée des commerçants, que nous souhaitons développer.

Interdire la présence de container sur les trottoirs entraînant le non respect du cheminement sans obstacle de 1m40 par arrêté > nous souscrivons, mais la pratique est plus complexe qu'une déclaration d'intention.

Matérialiser un emplacement de container sur la chaussée ou les enfouir > nous souscrivons.

Répertorier les panneaux publicitaires non conformes (entraînant le non respect du cheminement sans obstacle de 1m40) et les enlever dans les trois mois suivant le début du mandat. > nous souscrivons, mais nous ne pouvons pas garantir un délai.

Répertorier et corriger tout autre mobilier non conforme > nous souscrivons.

Remplacer les potelets non conformes sur trottoirs par des balisettes sur chaussée > à étudier.

Ajouter du mobilier urbain de repos afin que tout point de la ville soit à moins de 400m d'un banc ou autre. > nous souscrivons.

Ajouter des points d'eau > à étudier.

Supprimer les feux quand cela favorise le piéton > à étudier.

Ajouter des feux à déclenchement immédiat comme devant la MJC et Avenue du Lauragais (près de l'arrêt bus Chemin du Carrelet) > nous souscrivons.

transformer l'allée Alboraya qui traverse le parc des Fontanelles et permet de relier le lac en aire piétonne. Ceci pour rendre aux piétons le rôle d'usagers principaux : l'utilisation de panneaux "interdit aux véhicules motorisés" impose théoriquement aux piétons de circuler à droite en file indienne y compris les enfants. > à étudier.

Question 13

Serez-vous un observateur attentif et force de proposition auprès des collectivités maîtres d'ouvrage du REV2 au de Toulouse et sa connexion avec le REV1, avec une qualité $\geq$ minimum défini par le guide des aménagements de Tisseo Collectivités en respectant les piétons. Envisagez vous des réflexions et des actions conjointes avec les autres communes impactées ?

Oui, il s'agit d'un enjeu central, qui doit être abordé dans un cadre encore plus large : la restructuration de nos grands axes vélos, le développement de notre projet vers Labège;

Question 14

Pensez-vous élaborer un plan vélo sur la commune de Castanet ? comment voyez vous l'articulation avec celui du Sicoval ?

Oui et non. Nous ne voulons pas ajouter des contraintes aux contraintes existantes, mais agir par des mesures réellement utiles. Un plan global de voirie et de réfection des trottoirs sera mis en place, intégrant également l'aménagement des pistes cyclables.

Vos propositions pour ce plan :

Adopter des mesures d'accompagnement de la pratique du vélo > nous souscrivons sur le principe, actions à définir.

Introduire le service veloToulouse : des stations à Castanet > nous

souscrivons et souhaitons effectivement travailler sur ce projet assez rapidement.

Doter 100% des feux de panneaux M12 (*) deux directions par défaut (droite et en face) > à étudier.

Améliorer le stationnement vélo notamment avec des abris couverts, > nous ne souscrivons pas en l'état compte tenu du coût.

Réaliser un plan de circulation offrant une continuité cyclable > nous le souhaiterions, mais il est difficile de faire coexister tout le monde.

Améliorer la signalisation sur les rues à double sens cyclable. > nous souscrivons.

Marquer systématiquement le régime de priorité entre automobilistes, transport en commun, cyclistes et piétons (le principe PICTA) > nous ne souscrivons pas. La multiplication des indications ne démontre pas son efficacité.

Mieux entretenir le réseau existant > nous souscrivons totalement.

Avertir le SICOVAL en cas de dégradation du SDCA (Schéma Directeur Cyclable Agglomération) et suivre les actions du SICOVAL pour y remédier > nous souscrivons.

Respecter le cahier des recommandations de Tisseo collectivités 2024 pour les aménagements cyclables qualitatifs > nous souscrivons dans la mesure du possible.

Les élus doivent avoir la connaissance de la loi LOM > nous souscrivons, mais les élus ont aussi de nombreuses demandes par ailleurs.

Question 15

Est ce qu'à votre avis, les aménagements correspondant à la Zone 30 améliorent l'apaisement de la circulation en favorisant la cohabitation des mobilités actives (piétons et cyclistes) avec les mobilités motorisées (dans toute la zone et 24h/24h) ? Si oui, quels sont les éléments qui permettent de l'affirmer ? Si non quelles sont les améliorations possibles ?

Non. Il est évident que le respect des limitations à 30 km/h reste très aléatoire. Il convient d'apporter davantage de nuance en rétablissant la vitesse à 50 km/h sur les portions où cela est pertinent, tout en maintenant les 30 km/h sur celles où, de fait, les automobilistes roulent déjà lentement. NB : sur les axes à 50 ou plus, la présence de pistes cyclables est donc d'autant plus nécessaire.

Question 16

Quelle est votre position ?

Nous l'excluons absolument. Dans l'idéal, nous souhaiterions pouvoir le faire, mais l'action politique doit rester mesurée : il n'est pas envisageable de supprimer des places dans un secteur déjà en tension, notamment devant des commerces qui ont besoin de survivre face à la concurrence des grandes enseignes. À l'avenir, si des solutions de stationnement supplémentaires sont mises en place dans ce secteur, nous pourrions envisager cette possibilité.

 Question 17

Quelle est votre position ?

Notre position reste inchangée : cet aménagement est inutile, dangereux et a donc représenté une dépense inutile.

 Question 18

Quelle est votre position ?

Nous n'avons pas été informés de votre proposition. Néanmoins, nous estimons que ce carrefour nécessite une révision. Elle sera inscrite dans notre plan global voirie.

 Question 19

Mettez-vous en œuvre ces propositions ?

Ce carrefour est complexe. Il faut garder à l'esprit que Castanet-Tolosan est une ville relativement étroite, encadrée par des coteaux difficilement accessibles, deux communes densément urbanisées et l'autoroute de l'autre côté.

Fluidifier le trafic doit être une priorité, tout en favorisant le développement des mobilités actives. La multiplication des arrêts, signalétiques et interdictions pour les véhicules entraîne également une augmentation des infractions, qu'elles soient volontaires ou non. La simplicité doit être la règle, ce qui justifie notamment le développement de voies dédiées aux vélos.

 Question 20

Mettez-vous en œuvre ces propositions ?

Nous souscrivons totalement. Peut-être même davantage si les cyclistes sont sur une voie séparée.

 Question 21

Mettez-vous en œuvre ces propositions ?

En partie.

 Question 22

Mettez-vous en œuvre ces propositions ?

Nous étudierons la question.

 Question 23

êtes-vous d'accord avec ces objectifs ? si non quels sont les objectifs que vous proposez ?

On ne peut pas fixer d'objectifs sans tenir compte des spécificités de chaque territoire. Nous souhaitons développer les mobilités actives, mais il n'est pas réaliste d'imposer à un Castanéen de combiner vélo, métro ou bus pour se rendre à Colomiers, alors qu'il peut effectuer le trajet plus rapidement en voiture. Nous sommes convaincus qu'il est essentiel d'offrir des alternatives sérieuses et efficaces, sans pour autant compliquer l'usage de la voiture.

Une fois de plus, c'est à la puissance publique de proposer des solutions de comodalité réellement efficaces. C'est là notre premier objectif.

 Question 24

Qu'avez-vous pensé de ce questionnaire, avez-vous un mot à ajouter ?

Ce questionnaire est long et ne cherche pas véritablement à comprendre les modes d'utilisation des véhicules. Notre tête de liste aime rappeler que lorsqu'il est sur Toulouse pour le travail, il utilise exclusivement le vélo ; de même, lorsqu'il est en famille aux Pays-Bas, il se déplace uniquement à vélo et en transports en commun. Pourquoi ? Parce que, sur ces trajets, sur ces territoires et selon les besoins du moment, ces modes de transport sont les plus adaptés.

L'objectif est donc de faire en sorte que ces alternatives à la voiture soient toujours les plus pertinentes, mais cela ne passe pas par l'ajout de contraintes à l'usage de la voiture. Contrairement aux Pays-Bas, le modèle urbanistique français a étiré les communes, favorisant souvent un habitat éloigné des lieux de travail. Il en résulte un usage plus important de la voiture, qui reste encore le moyen le plus efficace dans de nombreuses situations.

Le métro constitue une réponse efficace à cette problématique, même s'il reste coûteux. Nous saluons la construction de la ligne C, et le projet de « RER » à la Toulousaine, intéressant pour les communes plus éloignées, mérite d'être développé.

Le vélo peut répondre à de nombreuses problématiques pour les déplacements proches de Castanet-Tolosan, mais il ne couvre pas l'ensemble des besoins de la population. Malgré les embouteillages, la voiture demeure souvent le mode de transport le plus efficace dans de nombreuses situations. D'autres contraintes viennent s'ajouter : par exemple, certains Castanéens souhaiteraient se rendre à Toulouse à vélo pour allier activité sportive et déplacement, mais que faire une fois arrivés, en sueur, si toutes les entreprises ne proposent pas de douches ? De même, déposer les enfants sur deux écoles différentes avant de rejoindre son lieu de travail reste une difficulté concrète qui limite l'usage du vélo.

Il est donc essentiel de développer des voies cyclables continues et intercommunales, facilitant l'usage du vélo pour les travailleurs du sud de Toulouse, par exemple. Il convient également d'assurer une meilleure comodalité dans toutes les situations possibles. S'inspirer du modèle néerlandais peut être utile lorsque cela est possible : prévoir de vrais aménagements distincts de la voie de circulation, uniformiser les couleurs avec celles des communes voisines, installer, là où c'est justifié, des feux vélo avec possibilité pour le cycliste d'obtenir un vert sur simple pression du bouton, même si cela implique quelques secondes d'attente pour les voitures et les vélos.

Toutes ces initiatives se feront en coopération avec les associations, mais jamais dans l'idée de favoriser un mode de transport au détriment d'un autre.

Enfin, il appartient aux élus de penser la ville sur le long terme, afin d'anticiper les évolutions des modes de transport et leur usage.