



Baromètre vélo

Le vélo au quotidien : où en est votre commune en 2025 ?

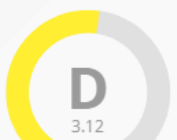
Houilles

525 contributions

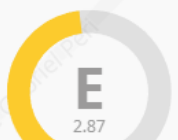
3.04



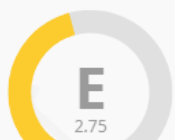
PLUTÔT DÉFAVORABLE



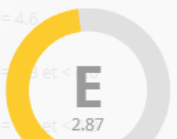
RESSENTI GLOBAL



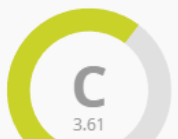
SÉCURITÉ



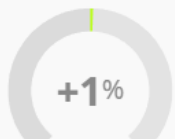
CONFORT



EFFORT DE LA VILLE



SERVICES STATIONNEMENT



EVOLUTION

Cliquez sur un thème pour consulter tous les résultats.

[Voir la carte participative](#)

Avenue de Tobrouk

Rue de la Paix

Rue Diderot
Rue Ledru-Rollin

Rue Hoche

Rue Gabriel Péri

Rue du Réveil Matin

Rue de la Rivière

Rue Casimir Périer

Rue Salvador-All

Nouvelle-Caléc

Ma

Gu

Wallis et Fu

Saint-Pierre et Miqu

Saint Barthé

Saint M

La Réu

Martin

Guadel

Métre

Qui a répondu à l'enquête à Houilles?

525 répondants (15 habitants /1000)

Versus 244 réponses en 2021 (225 en 2019)

483 répondants sont des cyclistes (42 non cyclistes)

75% sont des cyclistes du quotidien

47% sont des femmes

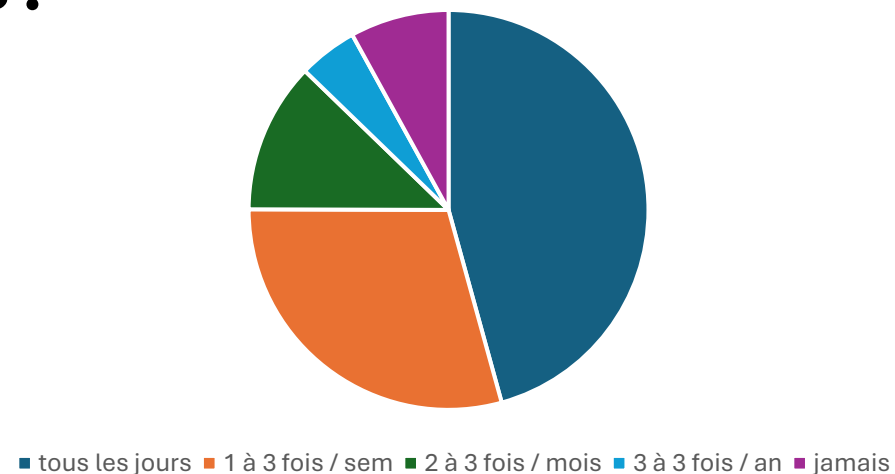
Ils utilisent leur vélo personnel (97%) pour le travail (47%)
, l'école (22%) ou les courses (15%)

1/4 des vélos sont des VAE (Vélo Assit. Elec.)

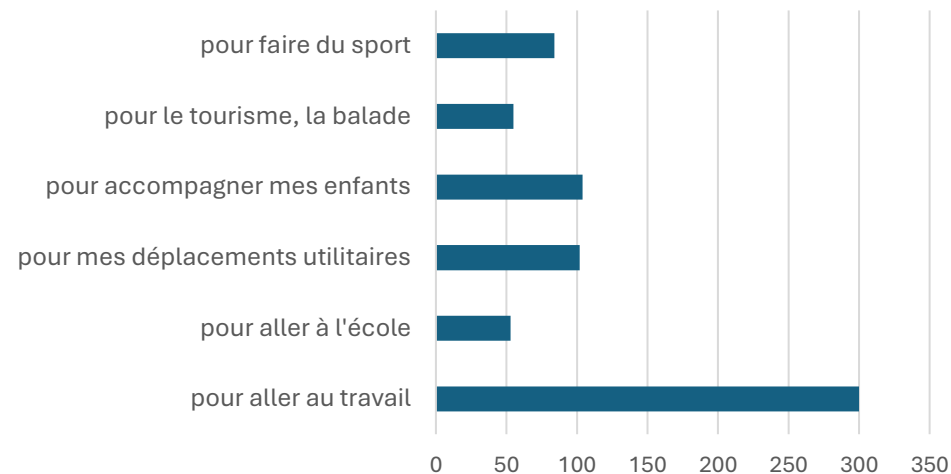
93% ont le permis de conduire et 80% un véhicule

70% ont un abonnement de transport en commun

A quelle fréquence circulez-vous à vélo dans Houilles?



Dans quel(s) but(s) utilisez vous le vélo ?



Les scores de l'enquête à Houilles

Houilles dans le top 10 des villes d'Ile de France en nombre de répondants

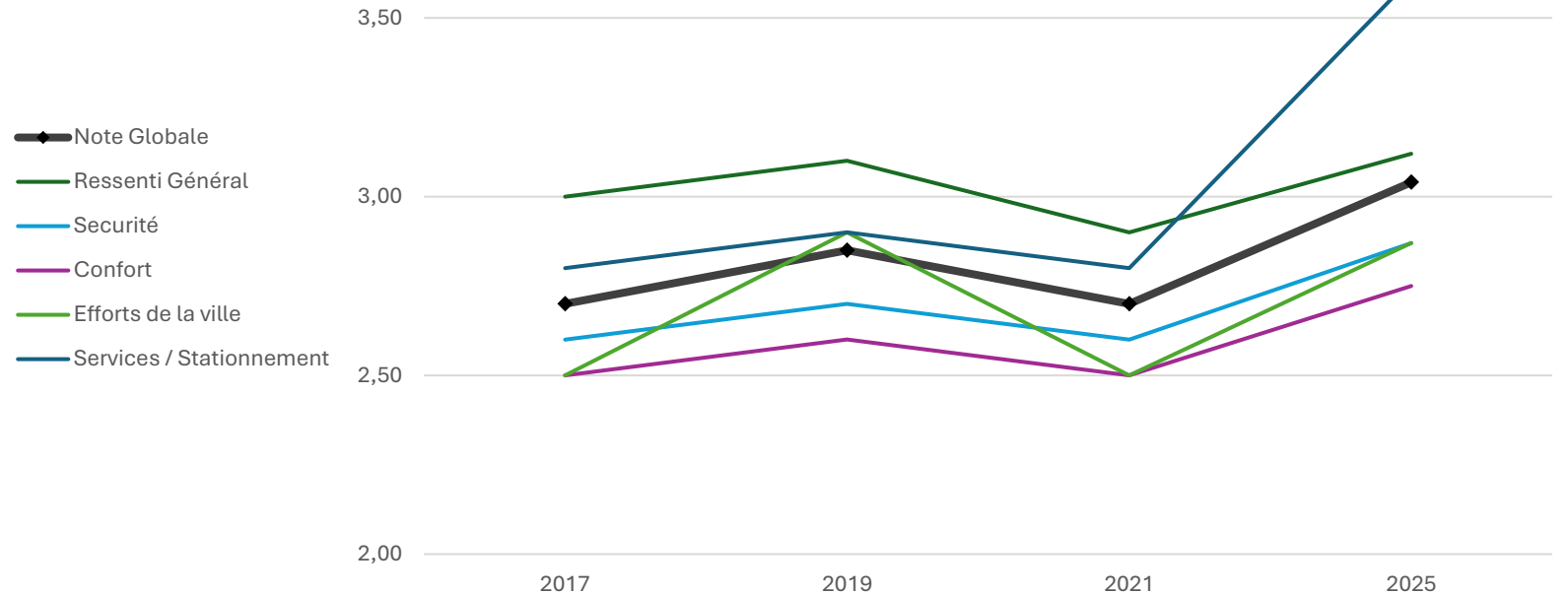
3^{ème} ville en termes d'expression de besoins de stationnement en gare

Une forte mobilisation qui témoigne de l'intérêt des ouillois pour le vélo

A+	>= 4.6
A	>= 4.3 et < 4.6
B	>= 3.9 et < 4.3
C	>= 3.5 et < 3.9
D	>= 3.1 et < 3.5
E	>= 2.7 et < 3.1
F	>= 2.3 et < 2.7
G	< 2.3

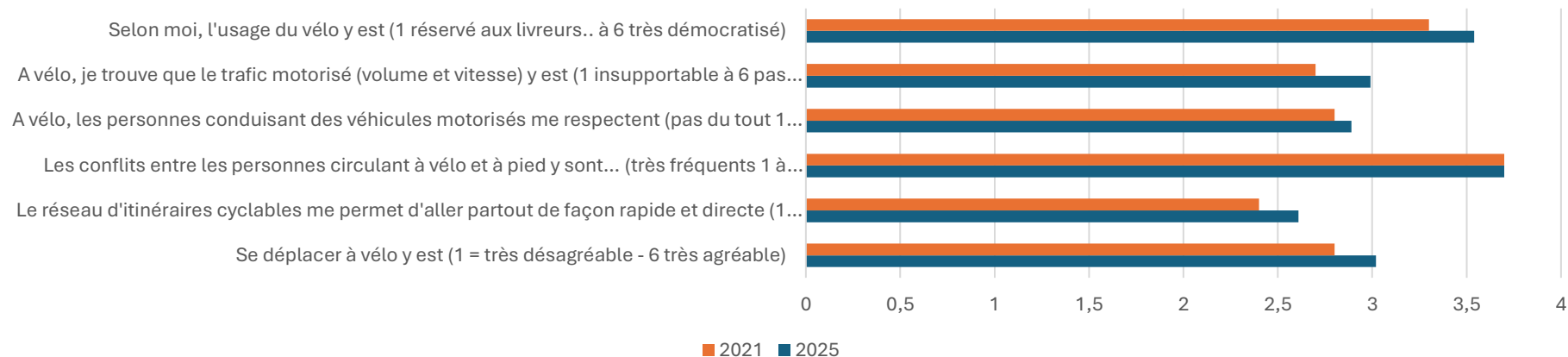
Houilles - évolution des notes

Progression de la note globale boostée par la croissance du score « services stationnement » (seule note atteignant la moyenne)

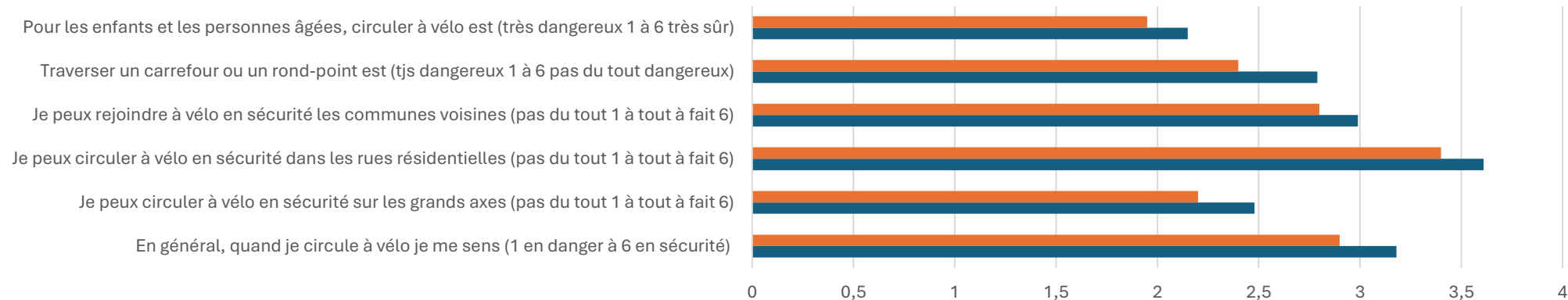


Les scores de l'enquête à Houilles

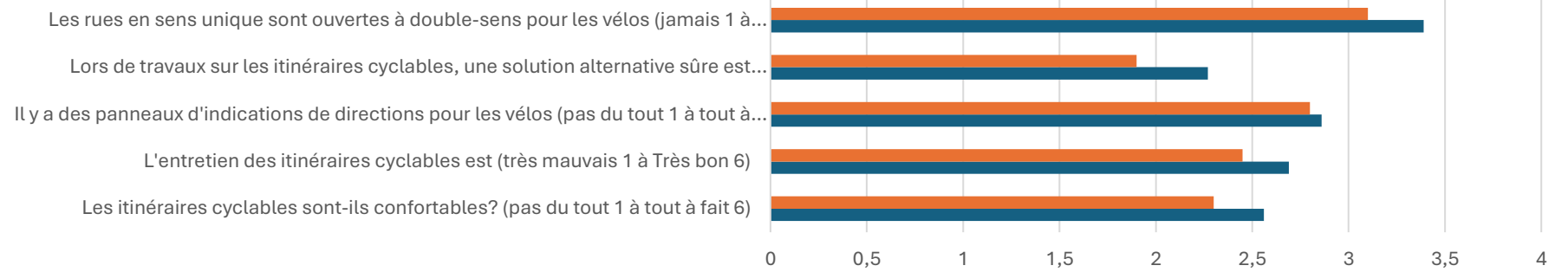
Ressenti général



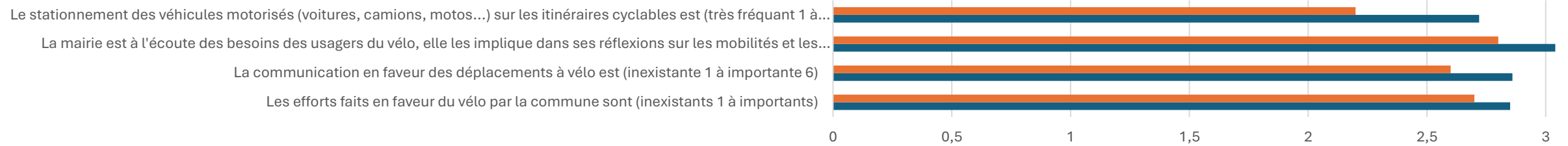
Sécurité



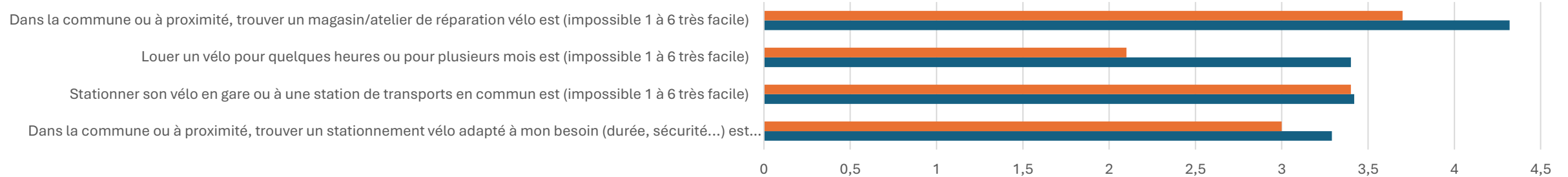
Confort



Efforts de la commune

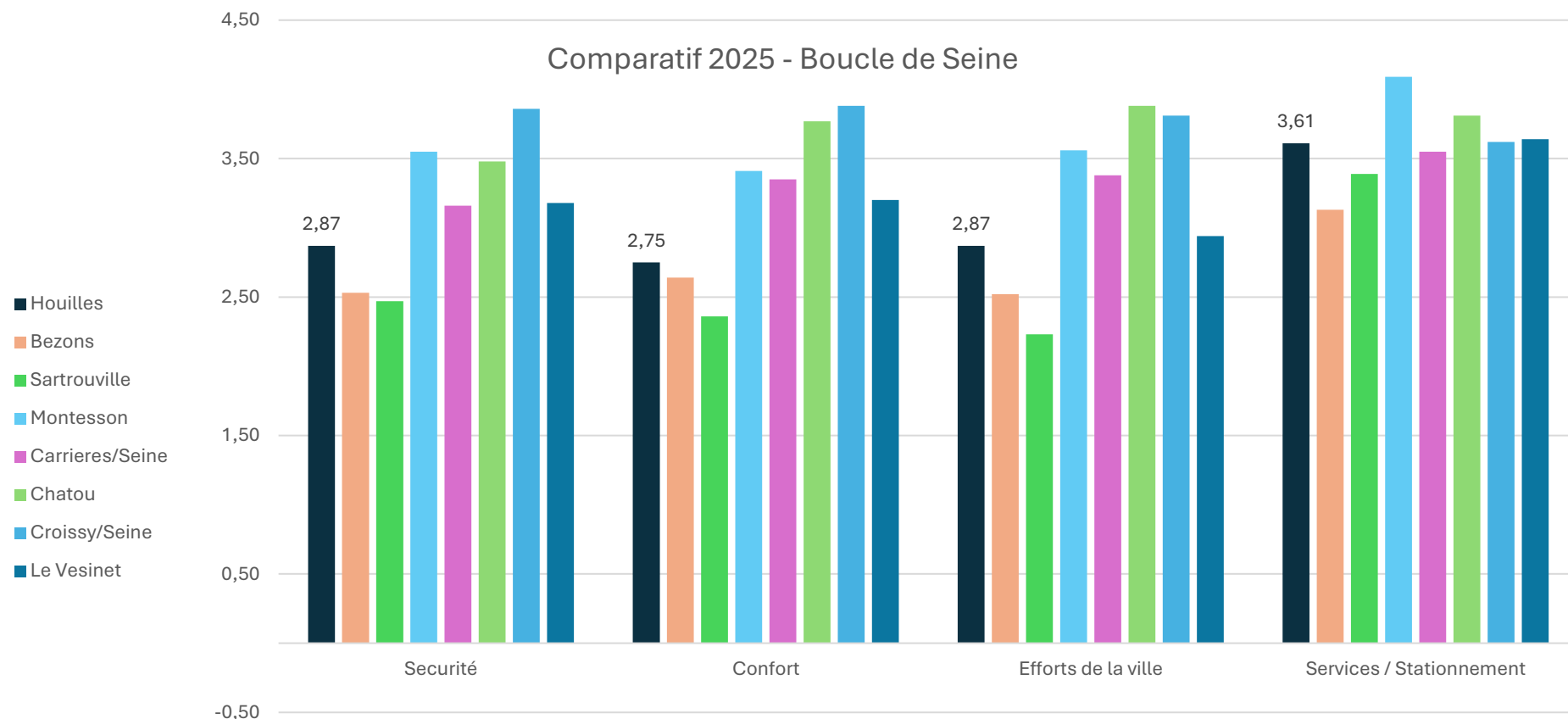


Services - stationnement



Houilles versus les villes voisines

Houilles devant [Bezons](#) et [Sartrouville](#) mais moins bien notée que les autres villes de la boucle de seine : [Montesson](#), [Carrière/Seine](#), [Chatou](#), [Croissy/Seine](#), [Le Vésinet](#).



Les scores de l'enquête à Houilles en 2025

Les points les plus forts

Les conflits entre les personnes circulant à vélo et à pied y sont... 1 très fréquents à 6 très rares	3,70
Selon moi, l'usage du vélo y est 1 limité à certains (coursiers, sportifs, etc.) à 6 très démocratisé	3,54
Je peux circuler à vélo en sécurité dans les rues résidentielles 1 pas du tout à 6 tout à fait	3,61
Dans la commune ou à proximité, trouver un magasin/atelier de réparation vélo est 1 impossible à 6 très facile	4,32

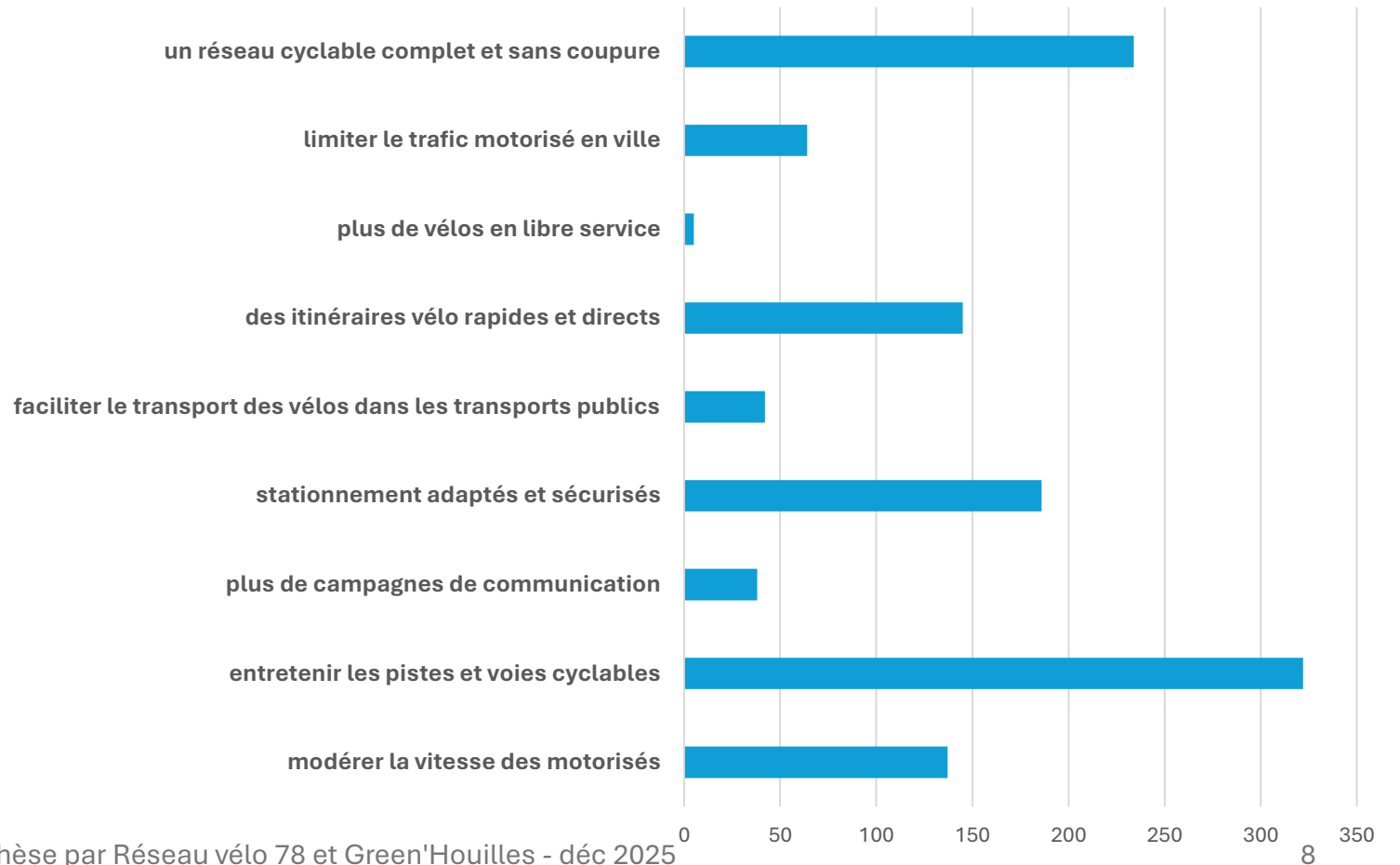
Les points les plus faibles

Je peux circuler à vélo en sécurité sur les grands axes 1 pas du tout à 6 tout à fait 6	2,48
Pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo est 1 très dangereux à 6 très sûr	2,15
Les itinéraires cyclables sont-ils confortables? 1 pas du tout à 6 tout à fait	2,56
Lors de travaux sur les itinéraires cyclables, une solution alternative sûre est proposée 1 jamais à 6 toujours	2,27

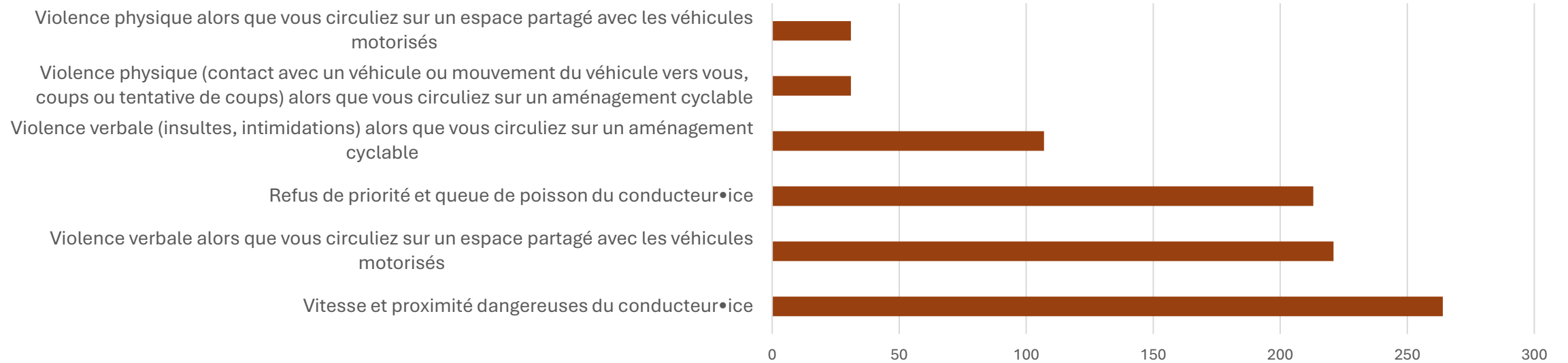
Les attentes majeures des cyclistes oவில்lois

Les 3 critères les plus importants pour améliorer la pratique du vélo sont ...

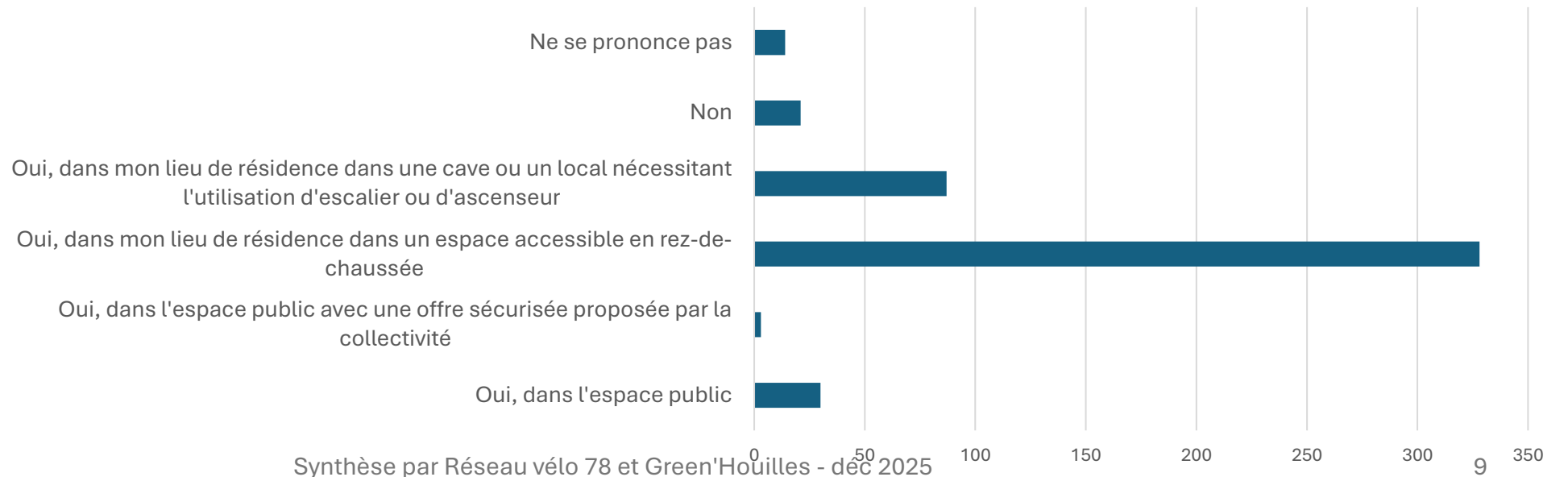
Attente d'un réseau cyclable en bon état, continu (sans coupure), de stationnements sécurisés et d'itinéraires rapides et directs



Au cours de vos déplacements à vélo, avez-vous été victime d'une de ces situations ces douze derniers mois ?



Pouvez-vous stationner facilement un vélo chez vous ou à proximité de chez vous ?

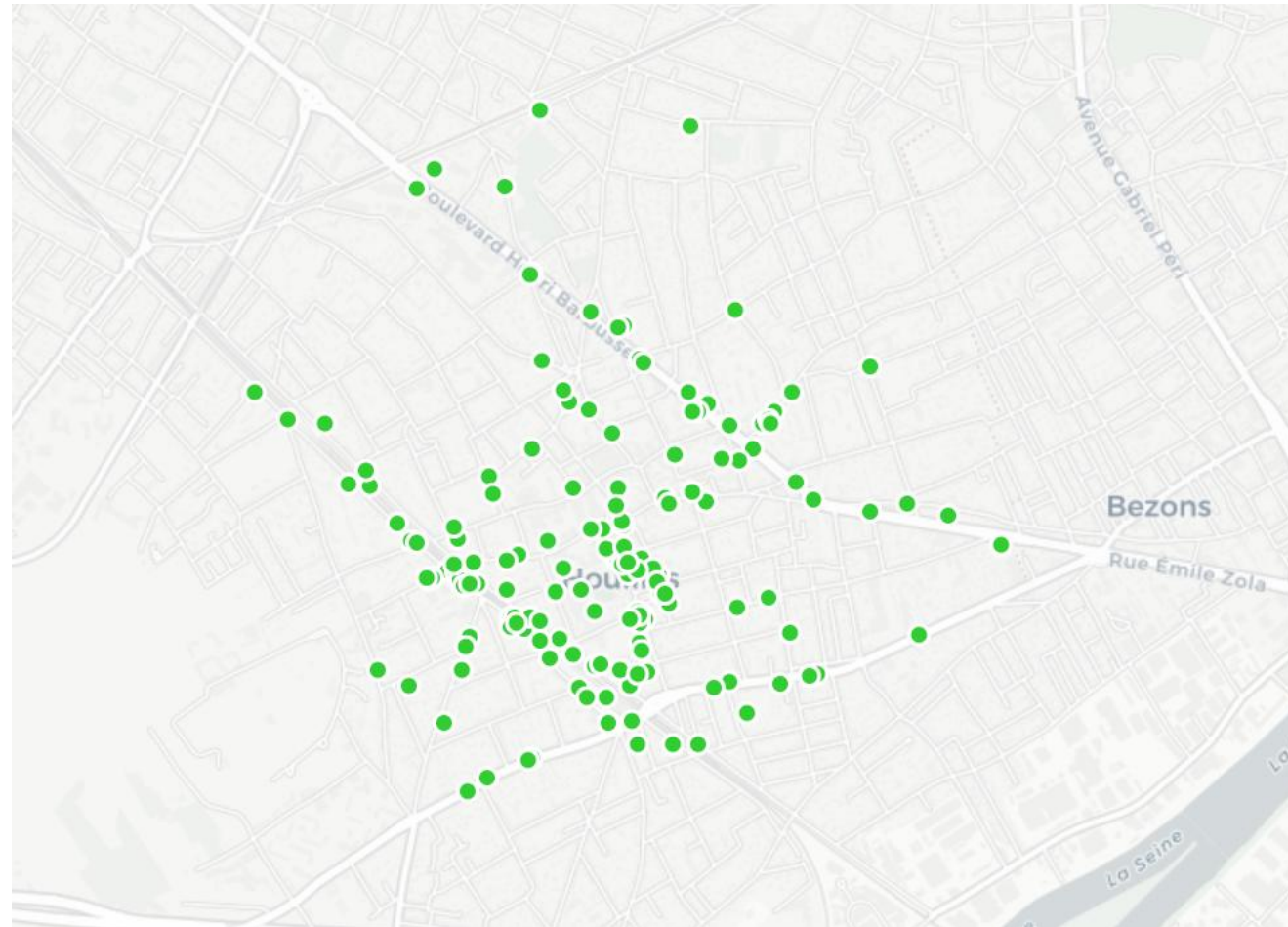


Un aperçu du vécu des 483 cyclistes ayant répondu à l'enquête

Cartographie des améliorations

166 améliorations citées
(1 point vert par citation)

Rappel : les personnes répondant à l'enquête pouvaient pointer et commenter 3 lieux max sur la carte



Les améliorations rapportées

Elles sont disséminées dans la ville, mais il y a peu de commentaires attachés.

un point regroupe beaucoup de constats d'amélioration :

- Le carrefour Gambetta Pasteur avec la mise en place d'un régime clair et lisible de priorité.

Les autres améliorations qui ont été reconnues :

- Suppression de stationnements gênants pour la visibilité aux carrefours (par ex. carrefour Desaix/Champagne)
- Créations de bandes cyclables à contresens (par ex. rue de Stalingrad, rue Gambetta)
- Passage généralisé à 30 km/h (quand il est respecté ...)
- Ajout de Stop pour sécuriser certains carrefours (ex. rue Carnot)
- Amélioration de la place du vélo (ex. place du 14 juillet)
- Installation des panneaux M12 (ex. rue du 4 septembre)
- Instauration des sas vélos (quand ils sont respectés ...)
- Ajout de places de stationnement à la gare
- Création du double sens cyclable rue Pierre Curie

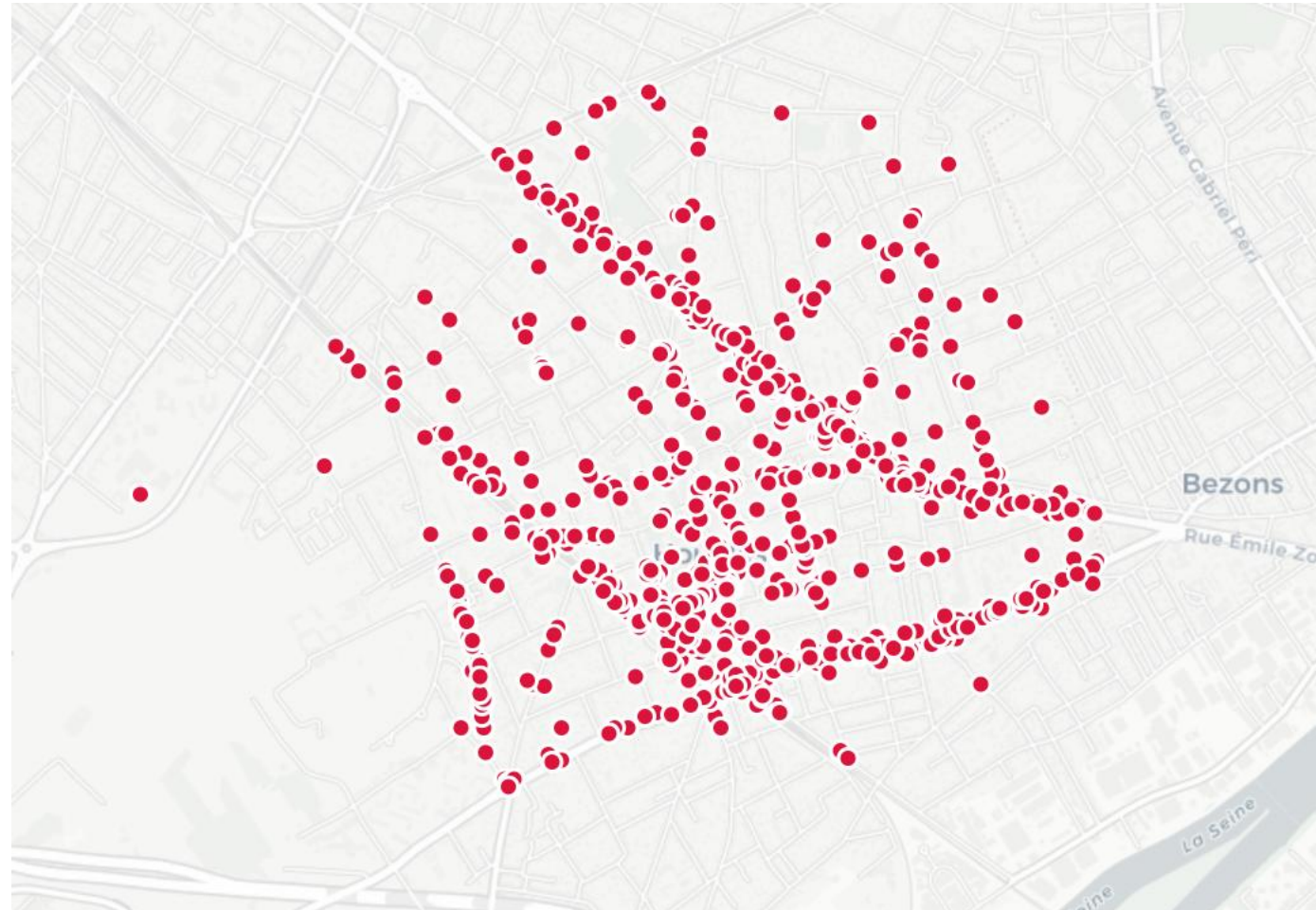
Les commentaires laissés par les répondants sont visibles en pointant les points de la carte

Cartographie des zones dangereuses

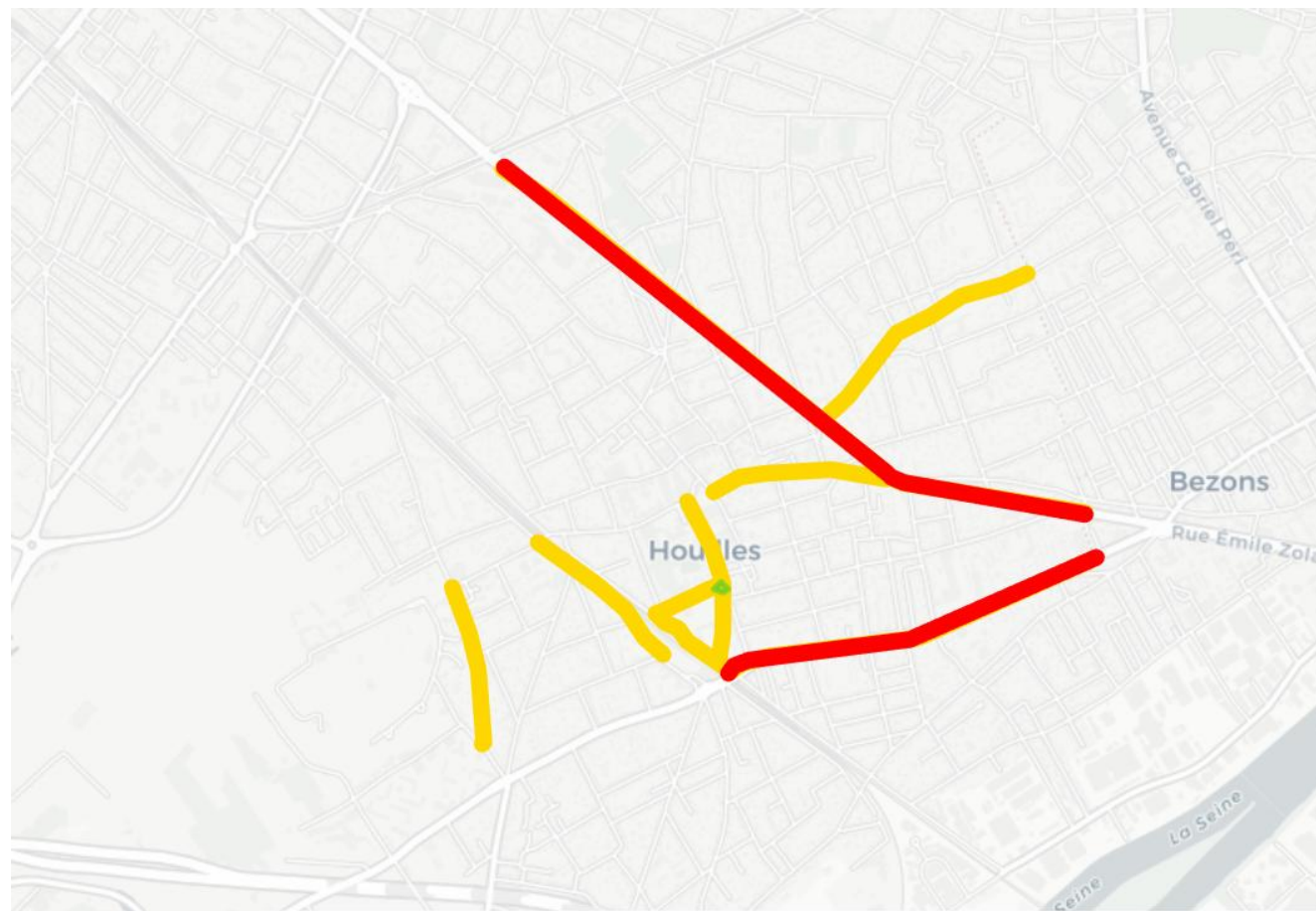
919 zones dangereuses citées

1 point rouge par citation

Rappel : les personnes répondant à l'enquête pouvaient pointer et commenter 3 lieux max sur la carte



Le top 10 des axes les plus dangereux



rue	nombre points rouges
Henri Barbusse	129
Jean-Jaurès	117
Emile Zola	55
Buzenval	27
Gambetta	22
Gabriel Péri	21
Charles-de-Gaulle	20
Robespierre	19
Quatre-septembre	19
Stalingrad	16

> 50 points rouges

< 50 points rouges

Avenue Henri Barbusse

Mélange d'inconfort et d'insécurité :

- Là où elle est inexistante il est reproché l'absence de piste cyclable. En effet, la voirie actuelle est considérée comme dangereuse car elle ne permet pas aux voitures de dépasser un cycliste en sécurité (notamment du fait des terre-pleins centraux), et elle supporte un trafic important
- Là où elle est existante, la piste cyclable est inconfortable, conflictuelle avec les piétons et systématiquement interrompue par du stationnement anarchique

Cette avenue est utile aux cyclistes pour rallier les communes voisines et pour accéder aux équipements publics (Jean Bouin)

Des suggestions exprimées :

- exploiter la largeur des trottoirs pour créer des infrastructures cyclables
- proposer/équiper des itinéraires de contournement pour les dessertes cyclables
- signaler aux voitures que la largeur ne permet pas le dépassement des vélos
- verbaliser les irrégularités de stationnement

Les commentaires laissés par les répondants sont visibles en pointant les points de la carte

Boulevard Emile Zola

Absence de piste cyclable fortement regrettée pour la sécurité

- La très grande majorité déplore l'absence de piste pour les vélos sur cet axe très emprunté par les automobilistes.
- On y retrouve les insécurités habituelles à ce type de cohabitation : pressions, serrage, queues de poisson et vitesses excessive.
- La voirie est trop étroite pour permettre des dépassements sécurisés (notamment du fait des terre-pleins centraux)

Il s'agit cependant d'un axe majeur pour les cyclistes pour se rendre au pont de Bezons

Suggestion en l'absence de piste :

- afficher un rappel aux automobilistes pour leur indiquer que la largeur ne permet pas de doubler
- améliorer le trajet par la rue Bara en renforçant la sécurité du DSC

Avenue Jean-Jaurès

La aussi, absence de piste cyclable fortement regrettée pour la sécurité

- La très grande majorité déplore l'absence de piste pour les vélos sur cet axe très emprunté par les automobilistes.
- On y retrouve les insécurités habituelles à ce type de cohabitation : pressions, serrage, queues de poisson et vitesses excessive.
- Les réponses soulignent des éléments dangereux de voirie tels que les nombreux potelets et bacs à fleurs, ainsi que les terre-pleins centraux conduisant les automobilistes à serrer les vélos.

Il s'agit cependant d'un axe majeur pour les cyclistes pour aller prendre les transports en commun (RER A ou T2 à Bezons) mais aussi pour l'usage local (école, centre commercial)

Des suggestions :

- exploiter la largeur du trottoir pour faire une piste
- prendre modèle sur l'avenue Jean-Jacques Rousseau

Rue de Buzenval

Une grande insécurité ressentie sur cette voie.

- Une inadaptation du DSC à la largeur roulable
- Une grosse problématique de compatibilité avec le bus

Un besoin réel : desserte école et lycée Pierres-vives (ndlr : et plus largement la liaison Carrières/houilles)

Des suggestions:

- des espaces pour permettre les dépassements
- moins de place aux voitures (ndlr : en stationnement ?)

Les commentaires laissés par les répondants sont visibles en pointant les points de la carte

Rue Gambetta

Problématiques variées le long de cette rue.

- En début de rue un DSC est demandé pour permettre l'accès à l'école dans les 2 sens et éviter un détour long et dangereux.
- Au milieu de rue, il reste encore une insécurité au niveau du carrefour Pasteur malgré son réaménagement essentiellement dû au non-respect de la signalisation par les automobilistes.
- A la fin de la rue c'est l'inconfort de la bande cyclable en contresens qui est cité, notamment du fait de son empiètement par les voitures. La faible largeur de la voirie est aussi citée (ndlr à moins que la vitesse des voitures n'y soit aussi pour quelque chose ...)

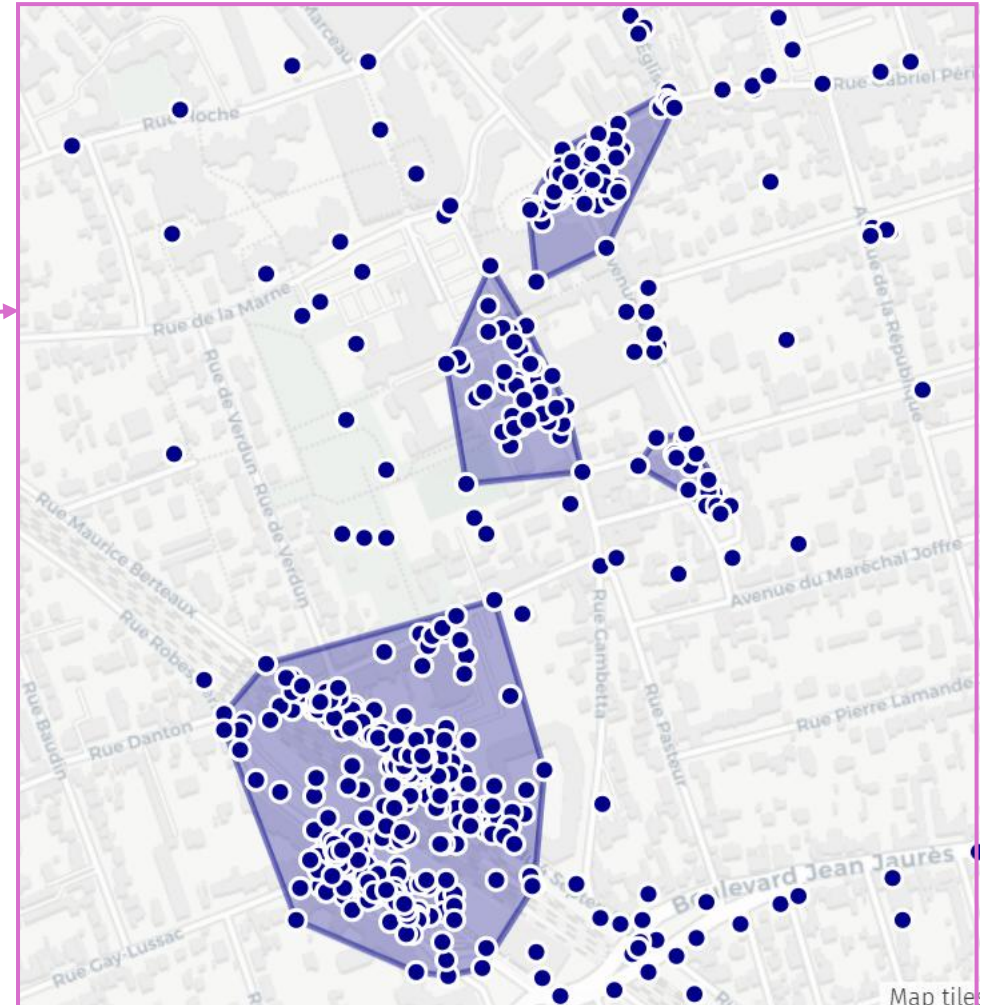
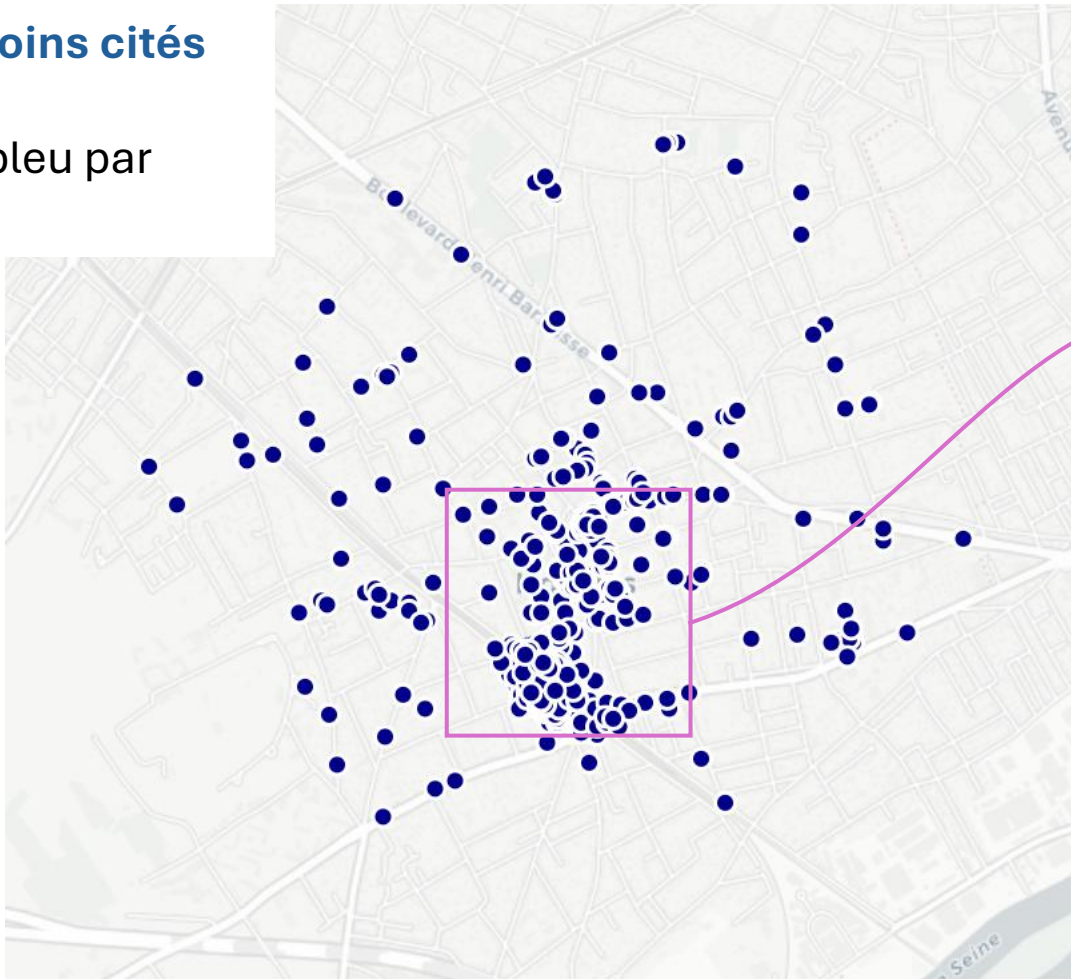
Des suggestions :

- en début de rue supprimer des stationnements pour faire une bande cyclable à contresens
- en fin de rue, créer des ilots de repli pour faciliter les croisements avec les voitures
- et plus généralement : améliorer tous les trottoirs pour que les gens valides n'aient plus envie de prendre leur voiture sur les courtes distances.

Cartographie des besoins de stationnements

662 besoins cités

1 point bleu par citation



Besoins de stationnement

- Des besoins disséminés dans toute la ville
- Devant l'augmentation de la demande, les accroissements de points de stationnement réalisés il y a 4 ans sont oubliés. Seule une mention en est faite (à la gare)
- Des besoins ponctuels partout où il y a des services (écoles, sport, commerces, crèches, santé, ...)
- Des besoins massifs dans 4 zones :
 - La gare
 - Les principales zones de services
 - Le secteur mairie marché parc école
 - La rue Gabriel Péri
 - La place du 14 juillet

Les commentaires laissés par les répondants sont visibles en pointant les points de la carte

Besoins de stationnement

Particularités selon la zone

- Gare
 - Les stationnements existants sont saturés très tôt. Besoin d'un fort accroissement du parc
 - Les vols sont nombreux. Demande générale de sécurisation des stationnements
 - Les vélos restant toute la journée, il existe une demande pour une meilleure protection contre les éléments
 - Souhait d'empêcher la concurrence des motos sur les emplacements vélo
 - Certains sont prêts à payer pour un stationnement de qualité
- Zones de services principales
 - Besoin d'une densification des stationnements dans les principales zones
 - Proximité du stationnement et du service
- Autres zones de service
 - Besoin assez systématique de stationnement à chaque service (commerce, école, médecin, crèche, ...)

Bilan

Situation	Analyse
Progressions encourageantes	<p>légère croissance des scores du Baromètre vélo.</p> <p>Les cyclistes perçoivent des améliorations : passage à 30 km/h, aménagement carrefour Gambetta, création de stationnements, ouverture de la passerelle Eole et perspective de la V4, présence d'un magasin de vélo, SAS et/ou panneaux M12 aux feux, DVC (Double Voie Cyclable), SAS</p>
Stagnation inquiétante	<p>Cependant la perception des cyclistes est quasi inchangée : le nombre de cyclistes est croissant et l'espace dédié aux voitures ne change pas, les conflits d'usage avec les motorisés sont fréquents, les vols de vélos nombreux, les grands axes dangereux et la pratique du vélo risquée pour les enfants et les personnes âgées.</p>
Urgence manifeste	<p>Créer un plan de circulation vélo avec les itinéraires privilégiés et une signalisation pour engager les cyclistes sur ces voies. Sécuriser l'usage du vélo par des pistes vélo sur une sélection d'axes majeurs.</p> <p>Engager un réel rééquilibrage de l'espace entre les différentes mobilités, réduire le stationnement dans les rues et proposer des îlots de stationnement voitures</p>

Bilan

Ce qui a changé	Ce qui reste à faire
<p data-bbox="173 701 754 861">Un plan de circulation et de stationnement en cours de déploiement</p> <p data-bbox="145 929 782 1029">Mise en œuvre de la V4 sur le territoire de la commune</p>	<p data-bbox="792 358 2397 515">Encourager l'usage et la démocratisation du vélo en créant un plan de circulation vélo avec les itinéraires privilégiés et une signalisation pour engager les cyclistes sur ces voies</p> <p data-bbox="800 529 2390 629">Sécuriser l'usage du vélo par des pistes vélo sur une sélection d'axes majeurs vers les points focaux : gare, centre ville, lycée, V4, ...</p> <p data-bbox="868 701 2321 801">⇒ réduire le stationnement de rue pour permettre la création de pistes ⇒ créer des parkings voitures</p> <p data-bbox="843 872 2346 972">Engager une politique de sensibilisation et d'éducation (vélo école, SRAV) Faire appliquer la réglementation</p> <p data-bbox="810 1043 2379 1200">Poursuivre la création de stationnements vélo et réaliser des stationnements sécurisés dans l'espace public. Inciter (PLU) à la création de stationnements vélo dans les espaces privés et collectifs</p>

Synthèse des commentaires à la question : « Un commentaire à ajouter sur la situation de l'usage du vélo dans la commune? »

Stationnement	<p>10 commentaires. Constat d'efforts en termes de stationnement. Poursuivre le développement sur des lieux saturés (Mairie, écoles) ou pas encore dotés (crèches, commerces). Prendre en considération les vélos-cargo (longtail et triporteurs)</p> <p>35 commentaires relatifs à la gare. Là aussi quelques constats de progrès mais expression répétée d'un besoin de stationnements plus nombreux et surtout sécurisés. Beaucoup de vols ("c'est un fléau") et de stationnements anarchiques des vélos (sur les barrières par exemple).</p>
Besoin en voie et pistes cyclables	<p>37 commentaires qui expriment le besoin d'aménagements cyclables (horizontaux et verticaux) et la nécessité de créer des axes sécurisés (pistes) sur les principaux axes utilisés par les cyclistes (vers la gare, le centre ville et les écoles). Il faut sécuriser pour ouvrir la route aux enfants et aux cyclistes moins aguerris sans encombrer les espaces piétons.</p>
Conflits d'usage	<p>40 commentaires. Circuler à vélo expose à des conflits d'usage fréquents : pression des véhicules motorisés, étroitesse des rues, non respect de la vitesse limitée et des double sens cyclables, stationnement des motos sur les places vélos, positionnement (pas possible de remonter au feu) ou stationnement sur les voies cyclables et parfois des insultes et agressions. Quelques unes ont fait l'objet de déclarations qui sont toutes sans suite (10 cas). Grande crainte de circuler avec des enfants sur la voie publique.</p> <p>2 commentaires pour relater la gêne ressentie par les piétons à l'égard des cyclistes.</p>

Nous recommandons la consultation des verbatims.

Synthèse commentaires (suite)

Communiquer Eduquer	22 commentaires pour exprimer le besoin de communication et de pédagogie à l'attention de l'ensemble des parties. Pour comprendre les aménagements (DSC, M12, SAS, marquage linéaire, ..) et la réglementation (30km/h, zone 20km/h, zone piétons), pour créer du dialogue (apprécier les contraintes et les enjeux), sensibiliser les cyclistes et trottinettes (équipement, stationnement). Eduquer les enfants à la pratique du vélo
Entretien des voies	16 commentaires relatifs au mauvais état des chaussées et des voies dédiées aux vélos en particulier pour lesquels les conséquences sont plus lourdes (inconfort, crevaisons, écarts).
Liaison avec les communes voisines	9 commentaires pour pointer l'importance d'améliorer les liaisons ou le transit vélo avec les communes voisines (27 répondants à l'enquête ne sont pas oivillois).
VIF et passerelle Eole	12 commentaires. L'ouverture de la passerelle est un plus, faut-il pouvoir y accéder facilement et en sécurité. La V4 est très attendue ainsi qu'un aménagement côté Tonkin

Synthèse commentaires (suite)

<p>Axes majeurs dont la D308 (H Barbusse, E.Zola)</p>	<p>14 commentaires pour exprimer la dangerosité des routes départementales (vitesses plus élevées). Sont aussi mentionnés comme majeurs les axes menant aux écoles et vers la gare (avenue CdG). L'absence d'aménagement contribue aux conflits d'usage.</p> <p>13 commentaires spécifiques à H Barbusse : la piste cyclable n'est pas adaptée (cassante, encombrée) et pas de continuité vers Sartrouville et vers Bezons</p>
<p>Plan de circulation</p>	<p>75 commentaires. Les efforts sont salués (passage à 30km/h, panneaux M12, apparition de DSC) mais le rééquilibrage de l'espace public reste à faire compte tenu de la densité d'habitants et le nombre croissant de cyclistes. "Une municipalité à l'écoute et communicante mais peu d'avancées en faveur des mobilités douces alors que la densité d'habitants est élevée et l'utilisation du vélo importante notamment en direction de la gare RER". "Il ne suffit pas de peindre des vélos sur une route pour voiture pour en faire une piste cyclable". "Zones de rencontre (zones 20) non conformes à la réglementation :l'aménagement de cette zone de rencontre est entièrement fait pour la voiture (en termes d'espace et de stationnement) alors même que les piétons et cyclistes doivent se partager des trottoirs étroits ", "Les rues très étroites ne permettent pas la mise en place de véritables voies cyclables, sauf en supprimant le stationnement voiture. Aussi il faut proposer des solutions de parking voiture", "Passage en ville 30, parfait !", "On dirait parfois que le projet est fait par des gens n'ayant jamais fait de vélo. "</p>

Propositions pour un programme municipal 2026-2032

- Créer un plan vélo pour faciliter les circulations sécurisées dans la ville par des itinéraires cyclables privilégiés, sécurisés et jalonnés
 - correctement aménagés, sûrs (pistes), clairement identifiables par tous et avec des carrefours sécurisés
 - pour relier la périphérie avec les principaux pôles (centre, gare, lycée, ..), les communes voisines et la V4
 - Finaliser la V4, notamment le passage à la gare et une connexion avec le centre ville via le Tonkin
 - Agir avec le département pour traiter les boulevards Barbusse/Zola et Jean Jaurès ou des alternatives efficaces
- Accroître les zones piétonnes sur les zones commerçantes et aux abords de la gare
- Mettre en place un stationnement capacitaire et sûr à la gare
 - Créer des emplacements de stationnement fermés sécurisés et protégés
 - Augmenter encore le places de stationnement vélo
- Fournir des stationnements vélos au niveau des services
 - Accompagner le besoin d'arceaux dans la ville au niveau des commerces, écoles, activités, services de santé, etc.
 - Inciter (PLU) à la création de stationnements vélo spacieux et accessibles dans les espaces privés et collectifs
- Apaiser la cohabitation par une politique de sensibilisation et d'éducation
 - Communication municipale (cohabitation / sécurité / incitation à la pratique)
 - Communication sur la voirie (panneaux, aménagements) et sur tous médias (avec Jamy et « C'est pas sorcier »?)
 - Le vélo comme mode d'inclusion des jeunes (SRAV) des adultes (Vélo-école), les handicapés (aménagements, Triobike, ..)

30% de la population française n'est pas en mesure de conduire
- Faire respecter les solutions mises en place (30km/h, sas vélo, comportements dangereux, etc.)



Un tel programme amène nécessairement à reconsidérer l'allocation de la place entre les différents modes au détriment de la voiture. Le stationnement sur la voie publique sera inévitablement à questionner pour redonner de la place aux piétons et aux vélos. En conséquence, la création de parkings auto pourrait être nécessaire.