

Adainville  
Bazainville  
Boinvilliers  
Boissets  
Bourdonné  
Boutigny-Prouais  
Civry-la-Forêt  
Condé-sur-Vesgre  
Courgent  
Dammartin en Serve  
Dannemarie  
Flins Neuve Eglise  
Goussainville  
Grandchamp  
Gressey  
Havelu  
Houdan  
La Hauteville  
Le Tartre Gaudran  
Longnes  
Maulette  
Mondreville  
Montchauvet  
Mulcent  
Orgerus  
Orvilliers  
Osmoy  
Prunay le Temple  
Richebourg  
Rosay  
Septeuil  
St Lubin de la Haye  
St Martin des Champs  
Tacoignières  
Tilly  
Vilette

# Enquête Publique Mobilités

Relative à l'enquête en ligne Mobilités



Synthèse des réponses

COMMUNAUTÉ  
DE COMMUNES  
PAYS HOUDANAIS

22, porte d'Épernon  
BP15  
78550 Maulette

T. 01 30 46 82 80  
F. 01 30 46 15 75

[ccph@cc-payshoudanais.fr](mailto:ccph@cc-payshoudanais.fr)

[www.cc-payshoudanais.fr](http://www.cc-payshoudanais.fr)

# Sommaire

Contexte.....	3
Analyse des résultats .....	4
I. Situation et profil des personnes répondantes .....	4
1. Nombre de réponses selon les catégories .....	4
2. Répartition de la participation en fonction des communes .....	5
3. Les habitants travaillent majoritairement hors du territoire .....	6
II. Usagers et usages du vélo .....	6
1. L'usage du vélo.....	6
2. Le vélo traditionnel massivement répandu, mais le VAE déjà bien présent .....	7
3. Les autres modes actifs .....	8
4. La durée moyenne du trajet à vélo.....	8
5. Des temps de trajet qui évoluent en fonction des motifs de déplacement .....	9
6. Les motifs de déplacement à vélo.....	9
III. Les besoins liés à l'usage du vélo.....	10
1. Les motifs pour lesquels les habitants pratiquent peu ou jamais le vélo.....	10
2. Les services associés à la pratique du vélo qu'utilisent les habitants ou qu'ils souhaitent utiliser .....	10
IV. Préférence sur les types d'aménagement cyclable.....	11
1. Une préférence pour le chemin rural aménagé et interdit au trafic motorisé sauf engin agricole .....	11
2. Une préférence pour le revêtement enrobé.....	11
3. Une préférence pour le revêtement de couleur claire.....	12
4. Les types d'équipements indispensables le long des voies vertes .....	12

## Contexte

La communauté de communes du Pays Houdanais a lancé l'actualisation de son schéma de déplacements cyclables participant aux objectifs qu'elle a retenu dans le Contrat de Relance et de Transition Écologique signé avec l'Etat (CRTE).

Les déplacements cyclables sont aussi un des outils retenus par le Plan Climat du Pays Houdanais pour réduire les rejets de CO2 et d'émissions de particules fines.

Avec la montée en puissance de l'assistance électrique l'usage du vélo doit pouvoir croître rapidement tant pour les loisirs que pour faire les trajets vers les gares, les équipements, le lieu de travail dans certains cas.

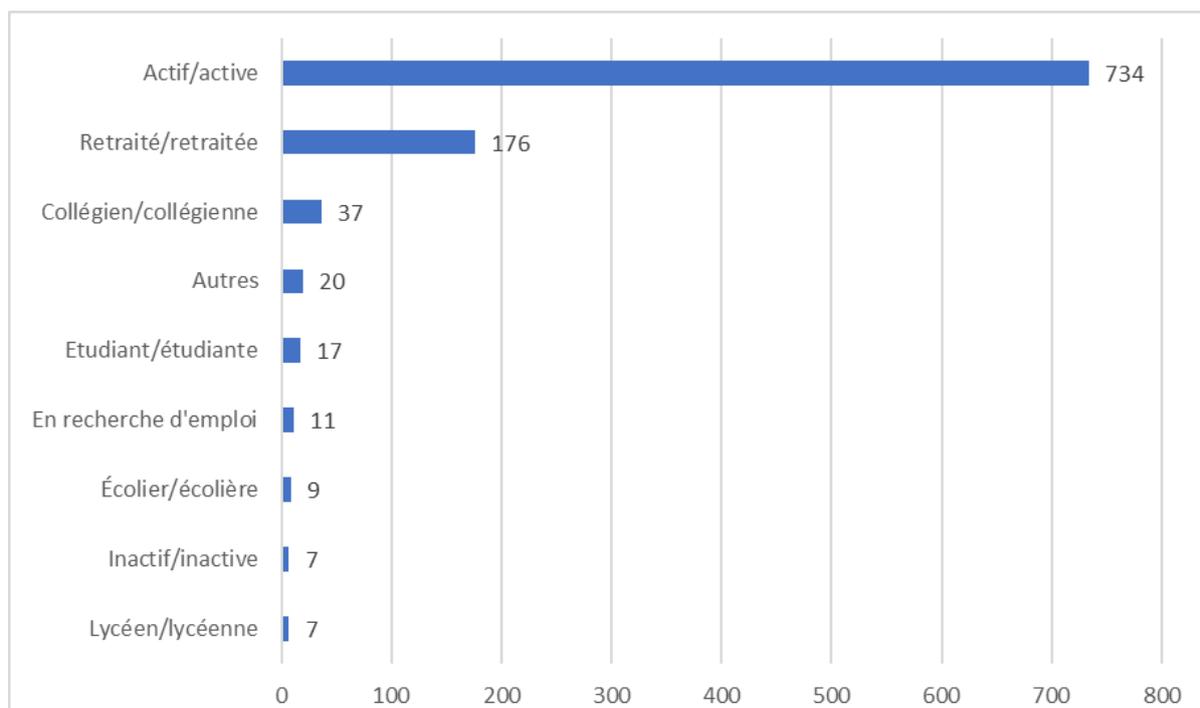
Une enquête en ligne sur la mobilité a été lancée du 19 octobre 2023 au 30 novembre 2023 pour recueillir les avis des habitants du Pays Houdanais sur leurs pratiques et leurs attentes en matière de déplacements à vélo.

Les **1 018 réponses** reçues ont été traitées et un diagnostic des besoins et des préférences des usagers actuels et potentiels du vélo, ainsi que des types d'infrastructures souhaités a été établi.

## Analyse des résultats

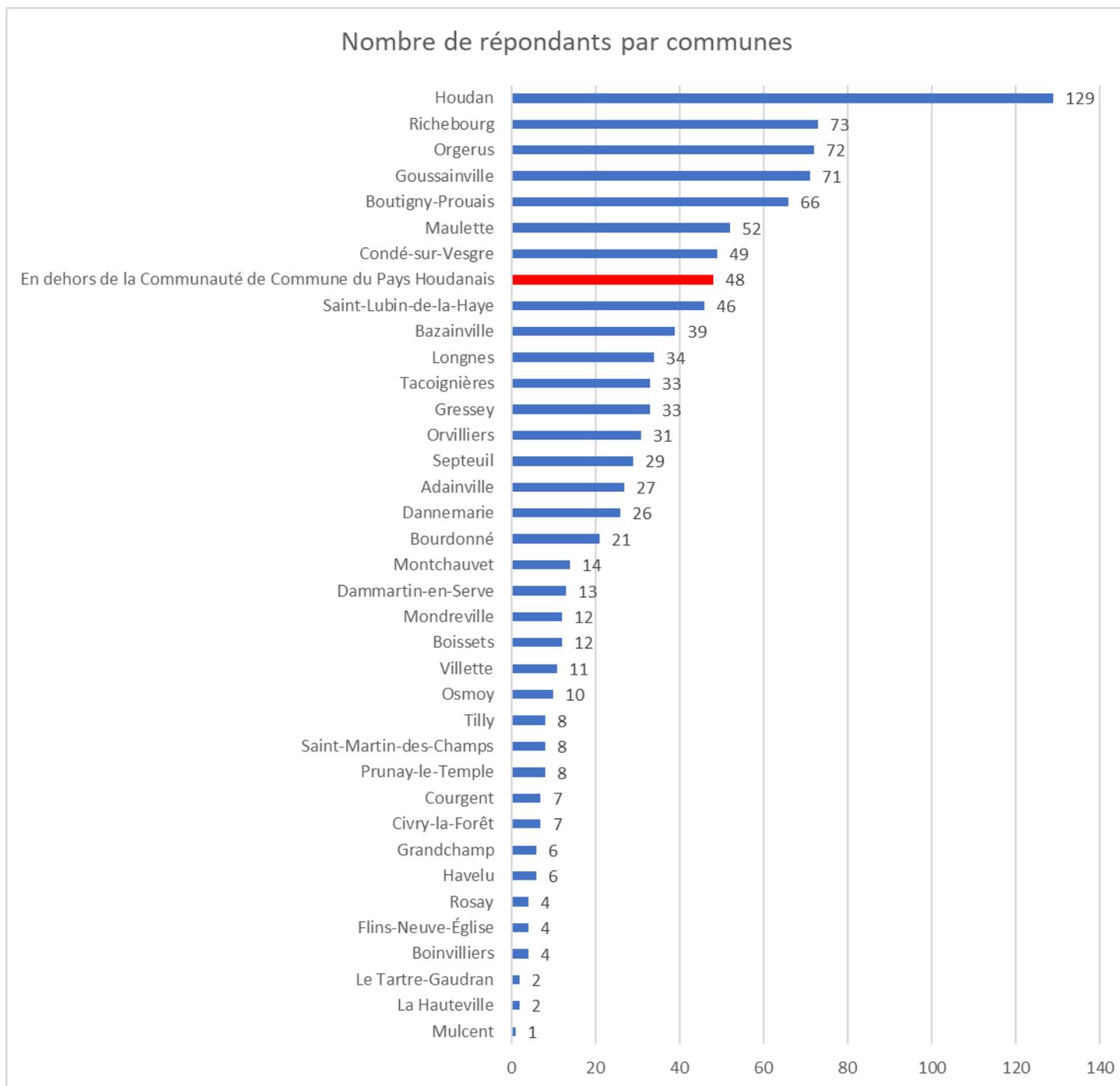
### I. Situation et profil des personnes répondantes

#### 1. Nombre de réponses selon les catégories



Concernant la situation, **les actifs sont très majoritaires** (734 réponses, soit 72%), ce qui est attendu, car ils représentent **73% de la population** selon l'INSEE. Les retraités sont surreprésentés avec 176 réponses soit 17% de participation à l'enquête quand leur part dans la population n'est que de 6%. Les personnes en recherche d'emploi sont sous-représentées avec 1% de participation à l'enquête contre 6% de représentation dans la société.

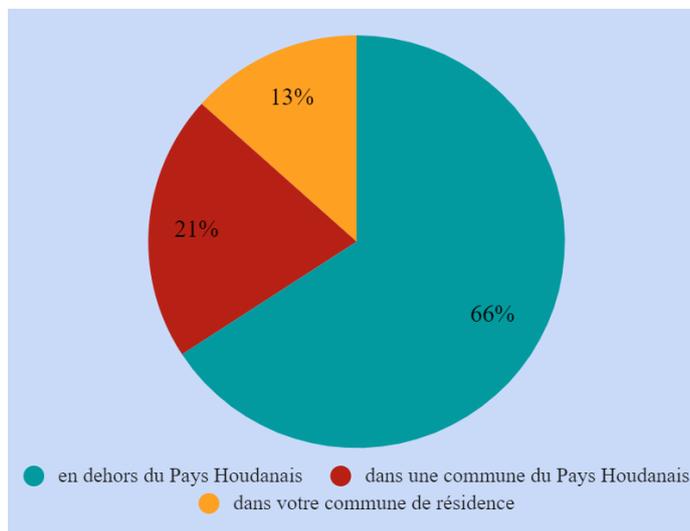
## 2. Répartition de la participation en fonction des communes



Des habitants de toutes les communes ont participé à l'enquête en ligne. La répartition des participants par commune est globalement conforme à la proportion de la population de chaque commune dans le territoire. Toutefois, il convient de souligner que certaines communes sont moins représentées que d'autres, comme Dammartin-en-Serve, Longnes ou Septeuil, alors que d'autres sont plus représentées, comme Richebourg, Goussainville, Maulette, Saint-Lubin-de-la-Haye, Gressey, Dannemarie. 48 répondants habitent en dehors du territoire.

En ce qui concerne l'environnement de vie des répondants, **49% habitent en centre-ville ou en centre-bourg, 20% en périphérie de la ville et 31% dans des hameaux ou des groupes de maisons isolées.**

### 3. Les habitants travaillent majoritairement hors du territoire



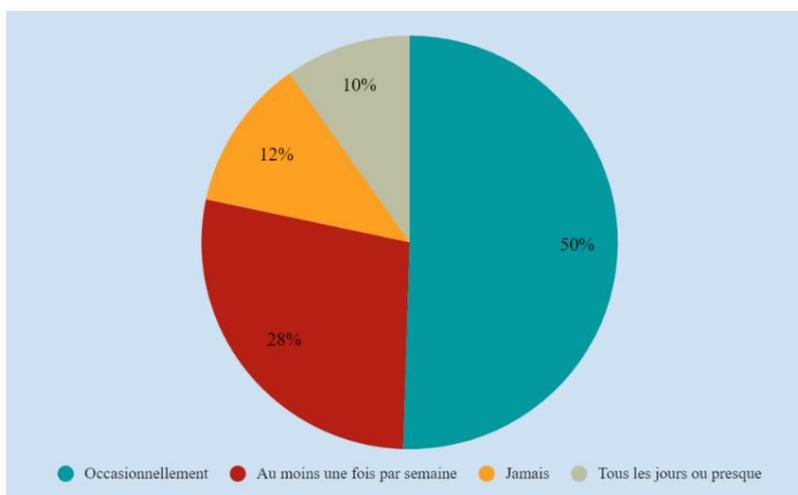
L'enquête en ligne a révélé que plus de **66% des participants travaillent hors du Pays Houdanais**, ce qui correspond aux données socio-économiques du territoire.

En revanche, **34% des participants ont un emploi sur le territoire du Pays Houdanais, dont 13% dans la commune où ils résident.**

La plupart des participants n'ont pas indiqué la commune où se trouve leur lieu de travail ou d'étude. Parmi ceux qui l'ont fait, Houdan est la commune la plus citée.

## II. Usagers et usages du vélo

### 1. L'usage du vélo

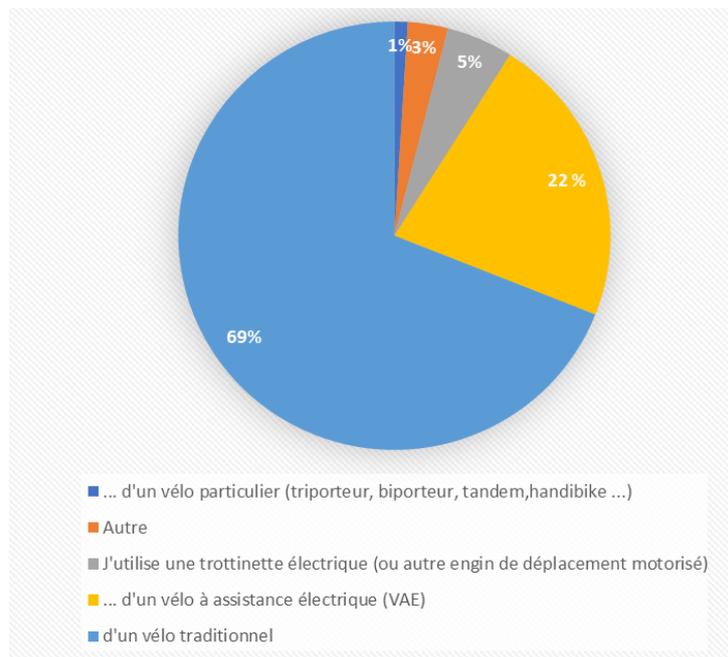


Le vélo est un objet familier pour les habitants de la CCPH, puisque seulement **12 % d'entre eux affirment ne jamais l'utiliser**. La moitié des répondants à l'enquête font du vélo de façon occasionnelle.

Une proportion importante de répondants sont des utilisateurs réguliers du vélo. Lorsque le vélo est utilisé au moins une fois par semaine, il s'agit soit d'une activité sportive, soit d'un mode de transport pour certains trajets.

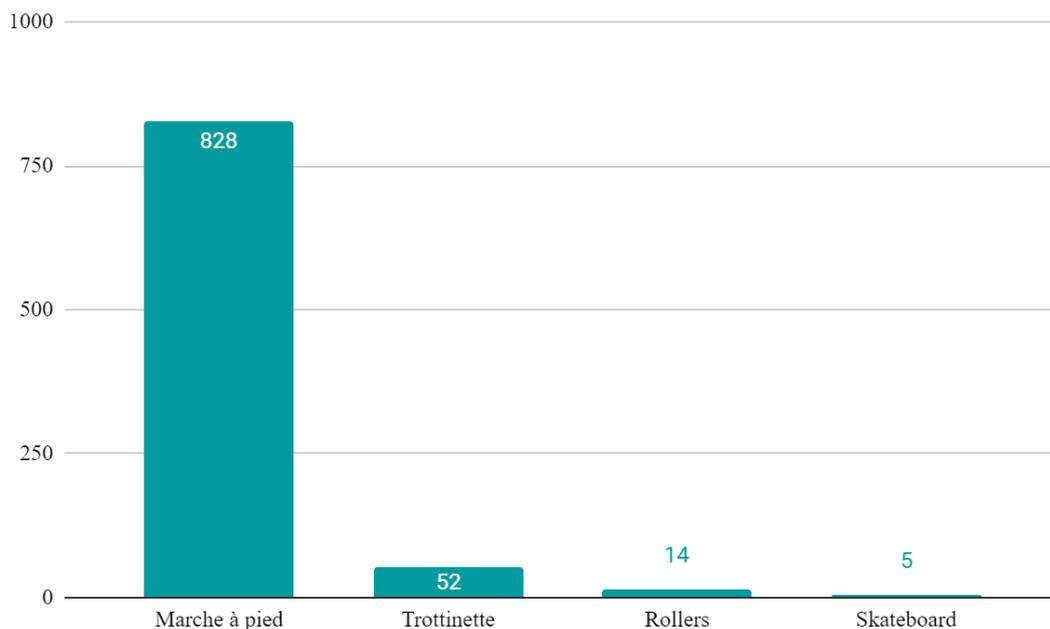
Enfin, **10 % des répondants font du vélo tous les jours ou presque**. Le vélo est le mode de transport principal pour une partie des habitants de la CCPH.

## 2. Le vélo traditionnel massivement répandu, mais le VAE déjà bien présent



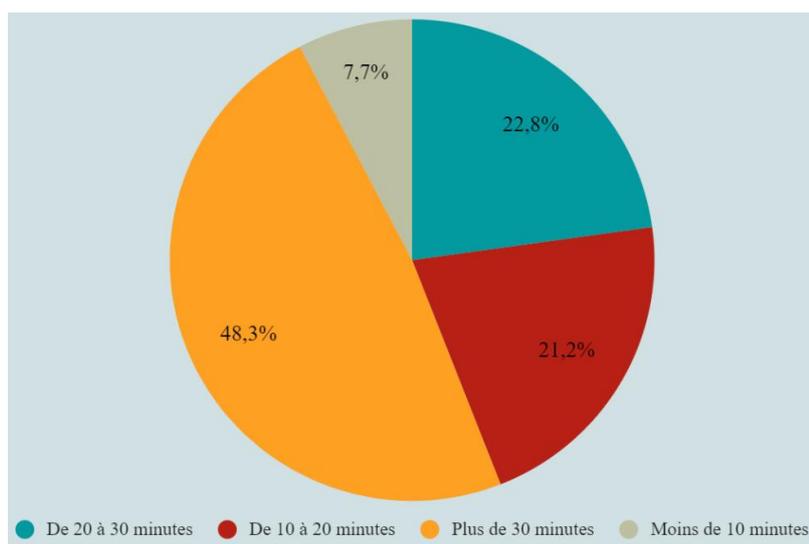
Parmi les modes actifs, **le vélo traditionnel est le plus utilisé, avec 69% des réponses**. Le vélo à assistance électrique (VAE) se classe deuxième avec 22% des réponses, tandis que la trottinette électrique ne recueille que 5%. Les vélos particuliers, tels que les triporteurs, les biporteurs, sont quant à eux très marginaux.

### 3. Les autres modes actifs



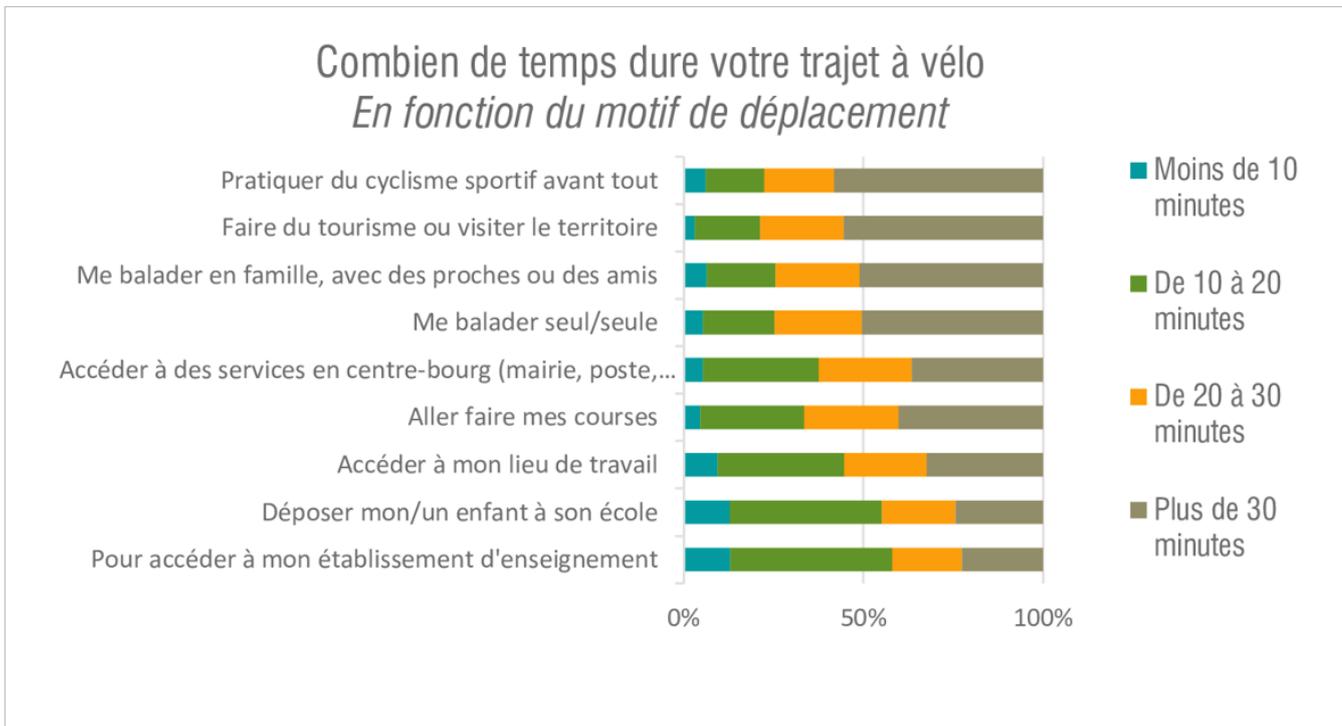
Parmi les autres modes actifs, la marche à pied est le plus pratiquée par les personnes interrogées, car tout utilisateur du vélo devient piéton à un moment ou à un autre. Il faut en effet marcher pour traverser une voie, pour stationner, pour accéder à un lieu ou à une activité. L'usage de la trottinette n'est pas négligeable.

### 4. La durée moyenne du trajet à vélo



Près de la moitié des usagers ont une durée moyenne de plus de 30 minutes. Seuls 7,7% des usagers font moins de 10 minutes de trajet, tandis que 44% se situent entre 10 et 30 minutes.

## 5. Des temps de trajet qui évoluent en fonction des motifs de déplacement



Il est intéressant d'observer l'évolution de la répartition des temps de trajet moyen en fonction des usages du vélo.

Plus la pratique est orientée vers le sport et le loisir, plus les temps de déplacement sont longs.

Plus la pratique est orientée vers de l'utilitaire occasionnel (comme les courses), et régulier (aller au travail ou à l'école), plus les temps de déplacements recherchés sont courts.

Par exemple, plus de 50% des utilisateurs du vélo pourraient accepter de faire un trajet de 30 minutes pour accéder à des services en centre-bourg ou aller faire des courses.

Le trajet pour aller au travail doit se rapprocher de 20 minutes maximum.

Le trajet pour aller à l'école et ou aller y déposer son enfant doit rester sous la barre des 20 minutes.

## 6. Les motifs de déplacement à vélo

### Des motifs de déplacement principalement de loisirs, sans négliger l'utilitaire

Les deux motifs principaux d'usage du vélo sont actuellement le loisir, pour se balader de préférence accompagné ou seul. Ce motif se démarque particulièrement chez les utilisateurs occasionnels.

Parmi les utilisateurs réguliers, beaucoup en ont une pratique sportive. Il est à noter cependant, que les autres usages plus utilitaires comme accéder à des services en centre-

bourg (mairie, poste, etc.) et aller faire des courses sont aussi très présents chez ces utilisateurs réguliers, comme chez les occasionnels.

Malgré la bonne représentation des actifs dans l'enquête, le vélo n'est actuellement pas vu comme un moyen de se rendre au travail.

Pour les utilisateurs quotidiens, le vélo est adapté à tous les motifs sans distinction.

### **III. Les besoins liés à l'usage du vélo**

#### **1. Les motifs pour lesquels les habitants pratiquent peu ou jamais le vélo**

Pour l'ensemble des répondants, le premier frein à l'usage du vélo est le **manque de sécurité des itinéraires cyclables et la présence d'axes dangereux**. Ce frein est de loin le frein principal au non-usage du vélo, loin devant tous les autres.

**Vient ensuite la distance à parcourir pour rejoindre les lieux de destination** qui est aussi ressentie par les utilisateurs quotidiens. Cette caractéristique est intrinsèquement liée à l'aménagement actuel du territoire, la répartition des lieux d'habitation, des services, des emplois et la faible densité de population.

Concernant **les conditions climatiques et l'emport de charge lourde**, il s'agit ici plus d'une question de compétences et d'équipement à acquérir. Des campagnes de sensibilisation et d'accompagnement aux changements, de découverte des vélos spéciaux et des équipements adaptés pourraient avoir un impact positif sur ces freins.

**Le quatrième levier concerne l'impossibilité de stationner à son lieu de destination** (bien plus faible que le stationnement à domicile).

A noter que les pentes, le coût d'achat ou d'entretien, la préférence pour les deux roues motorisées, sont de tout petits freins.

#### **2. Les services associés à la pratique du vélo qu'utilisent les habitants ou qu'ils souhaitent utiliser**

Les habitants de la Communauté de Communes du Pays Houdanais souhaiteraient pouvoir tester/expérimenter l'usage du vélo au quotidien avant d'envisager de changer leurs habitudes.

Ils aimeraient aussi pouvoir être accompagnés dans leur remise en selle par de l'apprentissage de la formation.

La location de vélo ne semble pas susciter l'intérêt chez aucune des catégories d'usagers.

Les bornes de recharge pour vélo électrique pourraient susciter l'intérêt des utilisateurs quotidiens comme occasionnels.

## IV. Préférence sur les types d'aménagement cyclable

### 1. Une préférence pour le chemin rural aménagé et interdit au trafic motorisé sauf engin agricole

Lequel seriez-vous le plus enclin à choisir ? \*



La piste cyclable en bord de départementale



La bande cyclable en bord de départementale



Le chemin rural aménagé interdit au trafic motorisé sauf engin agricole

L'enquête a permis d'analyser les préférences des habitants pour trois types d'itinéraires différents. Le résultat montre que la majorité des habitants (**650 réponses**) opte pour le **chemin rural aménagé et interdit au trafic motorisé sauf engin agricole**. La seconde option, la piste cyclable en bord de départementale, obtient 350 réponses. La bande cyclable est la moins plébiscitée avec seulement 20 réponses. Le chemin rural est le plus apprécié. **La principale motivation de ce choix est la sécurité, qui est également un critère important pour la piste cyclable en bord de départementale. Les autres avantages du chemin rural sont le calme et l'environnement qu'il offre.**

### 2. Une préférence pour le revêtement enrobé

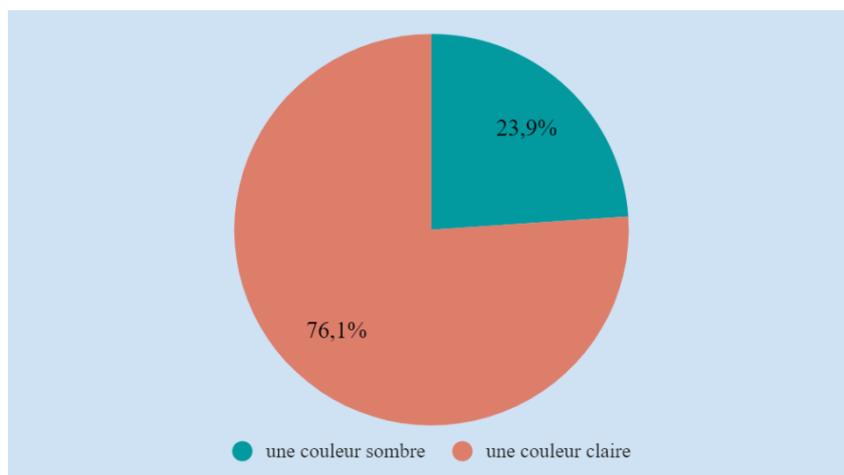
Le revêtement stabilisé est préféré pour la marche, la course à pied et le VTT.

Il est cependant considéré comme très insatisfaisant pour le vélo de route, les rollers ou la trottinette et le fauteuil roulant.

Le revêtement enrobé est considéré comme plutôt satisfaisant pour la marche à pied, la courses à pied, et le VTT avec moins de 20% des répondants qui le considère comme pas satisfaisant pour ces usages et plus de 50% qui le considèrent comme satisfaisant.

Les habitants de la CCPH préfèrent une couleur de revêtement claire, qu'ils aient répondu précédemment préférer la piste cyclable ou le chemin rural.

### 3. Une préférence pour le revêtement de couleur claire.



Les habitants de la CCPH préfèrent le revêtement de couleur claire.

### 4. Les types d'équipements indispensables le long des voies vertes

Les habitants de la CCPH trouvent tous les équipements proposés plutôt utiles.

