



Baromètre des villes cyclables 2021

Hauts de France

COMMUNIQUE DE PRESSE

I. L'enquête

1. Déroulement de l'enquête

Réalisée par la FUB* et relayée par ses 471 associations membres sur tout le territoire, l'enquête du Baromètre des villes cyclables 2021 était accessible en ligne sur le site barometre.parlonsvelo.fr du 14 septembre 2021 au 30 novembre 2021.

Elle a recueilli 277 384 contributions en France (+ 50 % vs 2019). Seules les communes ayant atteint un minimum de 50 réponses de cyclistes ont été classées. Pour chacune des 26 questions, réparties en cinq thématiques, les personnes répondantes ont pu attribuer une note entre 1 (négatif) à 6 (positif).

Au total, 1 625 communes regroupant 35,3 millions d'habitants sont classées au Baromètre des Villes cyclables.

2. La plus grande enquête citoyenne sur le vélo dans le monde

- ⇒ 8 111 communes avec au moins une réponse de cycliste.
- ⇒ 1 625 communes qualifiées (+ 107 % vs 2019). Une commune est dite qualifiée quand le nombre de contributions de cyclistes récoltées à la fin de l'enquête est supérieur à 50.

3. 1 176 857 contributions cartographiques

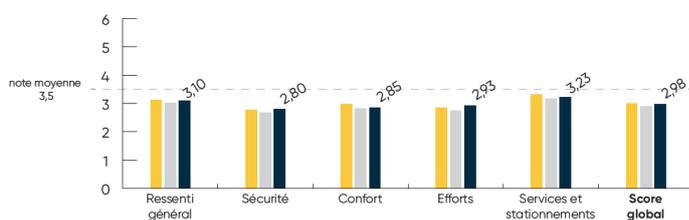
<https://barometre.parlons-velo.fr/2021/carte>

Les points en rouge indiquent les sites à améliorer en priorité. Ceux en vert indiquent les améliorations perçues depuis 2 ans.

4. Enseignements nationaux

La forte diversification du profil des personnes répondantes impacte peu le ressenti moyen en France: le climat cyclable est « **plutôt défavorable** » à l'usage du vélo.

Les attentes des usagers évoluent souvent plus vite que le rythme des politiques mises en place. Ces constats s'appliquent à la majorité des territoires et des catégories de communes avec certaines différences



5. Les résultats

Les résultats des éditions 2019 et 2021 sont consultables sur la plateforme du Baromètre :

<https://barometre.parlons-velo.fr/2019/palmares/>

<https://barometre.parlons-velo.fr/2021/palmares/>



II. Dans les Hauts de France

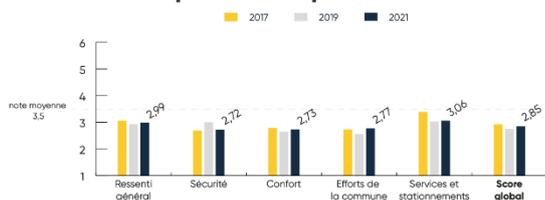
Hauts-de-France / 17 413 participations
Augmentation par rapport à 2019 : + 35,6 %

Top 3 des communes de la région

Découvrez l'intégralité des communes qualifiées de votre région dans notre index en page 48.



Notes par thématique sur les 3 éditions



Profil des répondant-es cyclistes

Répartition par genre



45 % de femmes
55 % d'hommes

Tranches d'âge qui ont le plus répondu

35-44 ans

30 % de 35-44 ans
22 % de 45-54 ans

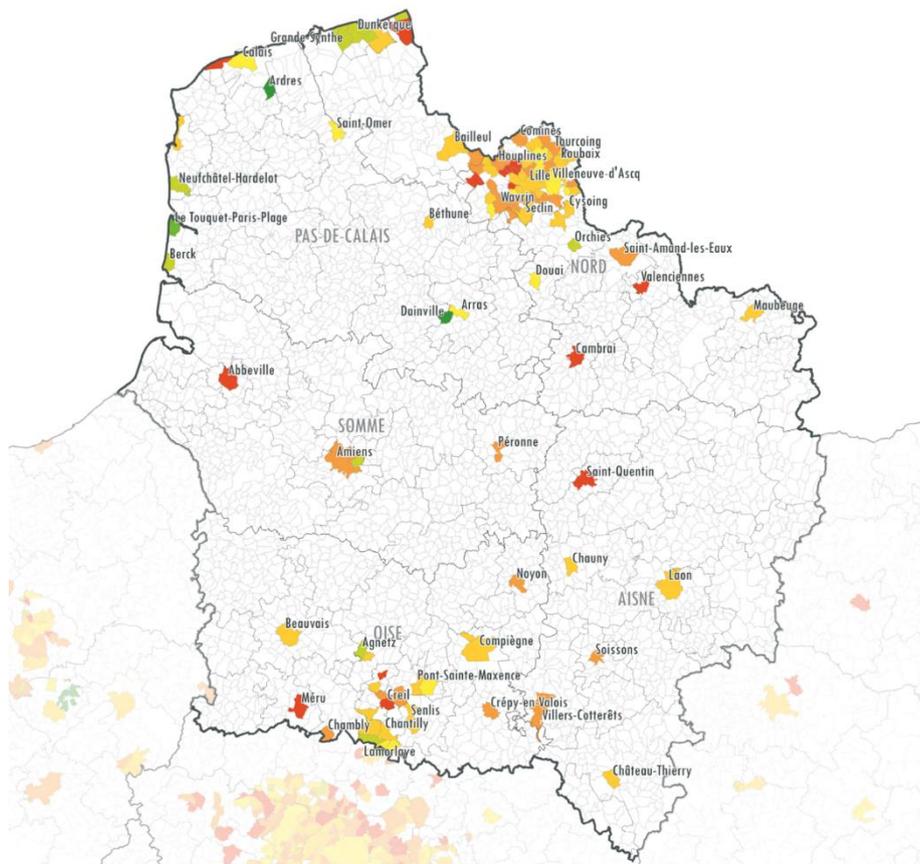
Motifs d'usage principaux



• Loisirs
• Déplacements utilitaires

Baromètre des villes cyclables 2021 /
Climat cyclable par région

31



1. Dans le Nord et le Pas de Calais

- 79 communes sont qualifiées (plus de 50 répondants), soit une augmentation de 66 % par rapport à 2019. Ces communes

nouvellement qualifiées sont essentiellement des petites communes, souvent rurales, ce qui montre une appétence de plus en plus forte pour le vélo, y compris en dehors des grandes villes.

- **Points positifs** : De manière générale, les répondants reconnaissent les efforts portés par les collectivités, particulièrement les « coronapistes » et les nouvelles pistes cyclables. Le cumul des points verts [sur la carte](#) met ainsi en évidence ces nouveaux aménagements. En outre, les efforts sur les possibilités de stationnement des vélos sont souvent remarqués.
- **Points les plus faibles** : Des efforts importants restent néanmoins à faire pour rendre nos territoires plus sûrs à vélo, particulièrement pour les enfants et les personnes âgées. Ainsi des besoins de développer ou de renforcer les aménagements lors des traversées de carrefours ou des ronds-points sont souvent exprimées. En outre, les solutions alternatives sûres lors des travaux font souvent défaut.

- 10128 répondants dans le **Nord**
(66 communes classées)
- 2202 répondants dans le **Pas-de-Calais**
(13 communes classées)

a) Catégorie « Grandes villes »

villes-centre de plus de 100 000 habitants

Lille progresse de 23%; sa note est légèrement supérieure aux communes de sa catégorie ; en outre, même si des efforts importants sont à faire pour répondre aux besoins des cyclistes de plus en plus nombreux, les nouveaux aménagements cyclables et “coronapistes” sont reconnus comme une véritable progression.

b) Villes moyennes

villes-centre ou villes isolées, entre 15 000 et 100 000 habitants

Dunkerque a un climat vélo « plutôt favorable » et continue sa progression (+41%; au niveau national, la ville est 9ème de sa catégorie).

Arras (+40%) et **Calais** (+32%), villes ayant réalisé des “coronapistes” et fournissant des efforts pour favoriser les déplacements à vélo, marquent également une nette progression.

c) Petites villes

villes-centre ou villes isolées, entre 5 000 et 15 000 habitants

Berck et **Orchies**, non classées en 2019, révèlent un climat vélo plutôt favorable.

Saint-Omer, **Sainghin-en-Weppes**, **Wimereux**, toutes trois de climat « moyennement favorable » marquent des évolutions importantes par rapport à 2019.

d) Communes de banlieues.

Communes de plus de 3 500 habitants, et définies comme tel par l'INSEE. Nous avons restreint cette catégorie aux communes appartenant aux « grands pôles urbains » (= faisant partie d'une aire d'attraction de plus de 100 000 habitants) et n'appartenant pas à une communauté de commune

Trois communes, non classées en 2019, se distinguent par un climat plutôt ou très favorables : **Dainville** (5^{ème} au niveau national dans sa catégorie), **Coudekerque-Branche** et **Grande-Synthe**.

A noter, les progressions assez importantes de **Marcq-en-Barœul**, **Villeneuve-d'Ascq**, **Hem** et **Roubaix**.

e) Bourgs et Villages.

communes de moins de 5 000 habitants (sauf celles qui appartiennent à la catégorie « communes de banlieue »)

21 communes qualifiées en 2021 (vs 6 en 2019)

4 communes, touristiques, se distinguent par des climats favorables au vélo : **Ardres** (lac; 4^{ème} au niveau national dans sa catégorie), **Le Touquet-Paris-Plage** (ville balnéaire; 10^{ème} au niveau national dans sa catégorie), **Bray-Dunes** (ville balnéaire) et **Neufchatel-Hardelot** (ville balnéaire).

Contacts pour le Nord et le Pas-de-Calais

Association Droit au vélo – ADAV
5 rue Jules de Vicq
59000 Lille
Téléphone : 03 20 86 17 25
Courriel : info@droitauvelo.org

Contacts presse :
- Frédéric Devred, 06.51.55.56.22 frederic.devred@droitauvelo.org
- Michel Anceau, 06 79 37 33 84 michel.anceau@droitauvelo.org
- Yannick Paillard, 06.06.59.71.84 yannick.paillard@droitauvelo.org

Avec 6 communes classées en 2021, contre 2 seulement en 2019, le baromètre voit l'entrée d'une petite ville et de 3 communes de banlieue. Cette évolution témoigne de la conquête en cours de notre département par la mobilité cyclable. Les améliorations ressenties concernent surtout l'accès aux services et le stationnement, la transformation des espaces publics tant attendue tarde encore à apparaître.

a) Catégorie « Grandes villes »

villes-centre de plus de 100 000 habitant·es

La note de la commune d'**Amiens** augmente très légèrement. De 2.50 à 2.66 ce qui est insuffisant pour faire changer la ville de catégorie avec un climat cyclable qui reste perçu comme défavorable alors que la moyenne des villes de taille équivalente s'établit maintenant à 3.05.

Les possibilités de location de vélo restent plébiscitées et l'amélioration de l'offre de stationnement semble avoir été remarquée par les cyclistes.

L'ouverture des double-sens cyclables avec le passage du centre-ville en zone 30 a aussi été plébiscitée (l'enquête s'est cependant terminée avant le retour en arrière annoncé sur certaines rues).

b) Villes moyennes

villes-centre ou villes isolées, entre 15 000 et 100 000 habitant·es

Si la participation, avec 176 réponses, explose littéralement (+180%) sur **Abbeville** : la note plonge avec maintenant 2.13 plaçant la capitale de la Picardie Maritime dans la plus basse catégorie avec un climat jugé défavorable. Cette évolution témoigne de l'augmentation du nombre de pratiquants mais aussi de l'urgence à prendre en compte la cyclabilité dans les communes moyennes. Un effort d'autant plus important que les cyclistes abbevillois mettent en avant la facilité à trouver un magasin de vélo ce qui témoigne de la bonne vitalité de l'économie du vélo sur la ville.

c) Petites villes

villes-centre ou villes isolées, entre 5 000 et 15 000 habitant·es

Péronne aussi fait son entrée au classement avec une note de 2.35. La note peut aussi sembler basse mais la participation démontre surtout que le vélo ne peut plus être accusé d'être réservé aux habitants des grands centre urbains.

d) Communes de banlieues.

Communes de plus de 3 500 habitant·es, et définies comme tel par l'INSEE. Nous avons restreint cette catégorie aux communes appartenant aux « grands pôles urbains » (= faisant partie d'une aire d'attraction de plus de 100 000 habitant·es) et n'appartenant pas à une communauté de commune

Avec des notes entre 2.35 et 2.92 les communes de **Rivery**, **Longueau** et **Camon** situées à **Amiens Métropole** font leur entrée au classement avec des notes et des points forts rappelant ceux de leur ville centre. Les cyclistes y mettent surtout en avant la facilité d'accès aux services et les possibilités de stationnement.

Contacts pour la Somme

Association Véloxygène

90 rue Saint Honoré

80000 AMIENS

Courriel : veloxygene-amiens@fub.fr

Contacts presse :

- Dominique Levesque : 06 14 36 30 56

- Johan Delahaye : 06 59 10 28 08

23 villes sont qualifiées dans l'Oise, 12 de plus que lors de la précédente édition.

Points positifs :

Le classement vient saluer les communes qui ont investies sur la qualité des aménagement cyclables. En tête on retrouve Agnetz un bourg de 3000 habitants et Lamorlaye classée ville de 10000 habitants.

Axes d'amélioration :

Noyon, Nogent-sur-Oise, Verneuil, Crepy-en-Valois, Chambly, Creil, Méru, Liancourt se retrouvent dans les catégories F - Défavorable ou G - Très Défavorable, les principaux reproches qui sont fait concernent la sécurité des déplacements, l'absence de stationnement et de services et de communication en faveur du vélo.

a) Villes moyennes

villes-centre ou villes isolées, entre 15 000 et 100 000 habitant-es

La ville de Beauvais se retrouve en tête des villes moyennes de l'Oise. Vu les notes, on ne peut malheureusement pas parler de premier au classement mais de la ville la moins pire. La vélostation et le réseau de détaillant permet d'être au-dessus de la moyenne, mais la ville a tout misé sur la mise en place de chaudières, négligeant le développement de véritables pistes cyclables. Seuls les derniers rond-points aménagés à la hollandaise rencontrent la faveur du public.

A Compiègne, c'est la sécurité des déplacements, l'absence de confort des aménagements cyclables (l'entretien, la qualité du revêtement ...) et de communication qui sont sanctionnés par le baromètre. La continuité, la difficulté de traverser l'Oise sur les ponts et la sécurisation des giratoires sont les remarques qui reviennent le plus souvent.

b) Petites villes

villes-centre ou villes isolées, entre 5 000 et 15 000 habitant-es

Lamorlaye est classée C - Plutôt Favorable avec une progression de 34%. Elle tire son épingle du jeu grâce notamment à l'aménagement d'une voie verte pour rejoindre Chantilly, à l'ouverture d'un atelier vélo en 2020 et de la généralisation du double sens cyclable. Pont, Senlis, Chantilly, Clermont, Gouvieux progressent de 5 à 13% mais sont classées E - Plutôt Défavorable

c) Communes de banlieues.

Communes de plus de 3 500 habitant-es, et définies comme tel par l'INSEE. Nous avons restreint cette catégorie aux communes appartenant aux « grands pôles urbains » (= faisant partie d'une aire d'attraction de plus de 100 000 habitant-es) et n'appartenant pas à une communauté de commune

Margny les Compiègne est classée E - Plutôt Défavorable mais progresse de 11%.

d) Bourgs et Villages.

communes de moins de 5 000 habitant-es (sauf celles qui appartiennent à la catégorie « communes de banlieue »)

La surprise est venue d'Agnetz, classée C-Plutôt Favorable avec une progression de 40%, un climat C - Plutôt Favorable et la meilleure note du département qui vient saluer les efforts entrepris par la commune (voie verte et aménagements).

Contacts pour l'Oise

Association AU5V

41 Place du Général de Gaulle, 60100 Creil

Téléphone : 03 44 60 11 63

Courriel : contact@au5v.fr

Contacts presse : Thierry Roch 06 29 43 71 31

Association Vellovaque

17 rue du Pré Martinet

60000 Beauvais

4. Dans l'Aisne

a) Villes moyennes

villes-centre ou villes isolées, entre 15 000 et 100 000 habitant-es

Saint Quentin : En 2021, Saint-Quentin a suscité 214 réponses contre 60 précédemment en 2019 (non classée en 2017) soit une augmentation de 357 % ce qui témoigne objectivement d'une progression réelle de la motivation en faveur d'une amélioration de la pratique vélo sur le territoire communal. Désormais les Saint-Quentinois expriment leur intérêt pour ce mode de déplacement vertueux. Les résultats obtenus traduisent l'insatisfaction et les attentes des usagers vélo mobilisés lors des manifestations cyclistes qui ont lieu à Saint-Quentin, désormais chaque dernier samedi du mois. Le classement de la ville dans la dernière catégorie G est donc pour toutes ces raisons très défavorable. La note est tout aussi catastrophique sur les 2 années. Et même pire, le taux de satisfaction a baissé de 21%.

Soissons est classée F - Défavorable, Laon et Château-Thierry E - Plutôt défavorable

b) Petites villes

villes-centre ou villes isolées, entre 5000 et 15 000 habitant-es

Villers-Cotterêts est classée F - Défavorable, Chauny E - Plutôt défavorable

Contacts pour l'Aisne

Association velo2

Courriel : secretaire@velo2.fr



[Le collectif Vel'Hauts-de-France regroupe les associations pro-vélo de la région des Hauts de France :](#)



Partageons



Association des Usagers des Transports
Aisne – Nord – Oise – Somme

Droit d'velo



Créée en 1980, la FUB, [Fédération française des Usagers de la Bicyclette](#), est une association à but non lucratif. La FUB agit pour apporter des réponses concrètes aux préoccupations quotidiennes des cyclistes et promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien, par la mise en réseau des associations locales, la concertation avec les pouvoirs publics, et des campagnes de communication grand public.