

« Baromètre vélo » : Grenoble, Strasbourg et Rennes toujours en tête, les villes moyennes progressent

Après un vaste sondage en ligne des usagers, les associations cyclistes ont dévoilé jeudi 18 septembre leur classement des villes les plus favorables à la pratique du vélo. Elles espèrent ainsi peser dans le débat avant les élections municipales de mars 2026.

Par Olivier Razemon - «Le Monde» - 18 sept 2025

Grenoble, Strasbourg et Rennes en tête : le podium des grandes villes françaises les plus favorables à la pratique du vélo demeure le même qu'en 2021, sa dernière édition en date. Les résultats de ce quatrième Baromètre vélo ont été dévoilés, jeudi 18 septembre, par la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), qui regroupe 600 associations locales et organise cette enquête depuis 2017.

La consultation, qui s'est déroulée de février à juin sur une plateforme dédiée, comportait 26 questions portant sur la sécurité des déplacements à vélo, les efforts des autorités locales ou l'équipement de la commune en arceaux de stationnement et services de réparation. Elle a rassemblé 334 000 contributions, un record. Dans 2 646 des quelque 35 000 communes de France, le Baromètre vélo a enregistré un nombre suffisant de réponses (30 ou 50 selon la population) permettant de dégager une note globale.

Organisée jeudi soir sur une péniche amarrée à un quai du Rhône, à Lyon, la présentation des résultats, calquée sur les cérémonies de remise de trophées, devait être l'occasion pour le mouvement pro-vélo de se compter, à six mois des élections municipales. Pour la première fois, davantage de femmes (51 %) que d'hommes ont contribué à ce sondage. Les résultats se matérialisent pour chaque ville par une note globale s'affichant dans une catégorie de A+ à G, à la manière du Nutri-score ou du diagnostic de performance énergétique des logements.

La reconduite des villes du trio de tête cache des évolutions notables. Ainsi, la note donnée par les usagers à la ville de Lyon (notée « B »), qui manque de peu le podium, progresse de 15 % par rapport à la dernière édition du Baromètre vélo, il y a quatre ans. Les efforts de la ville de Paris (« C »), qui gagne 10 %, sont récompensés, mais la capitale ne figure toujours pas dans la liste des dix grandes villes les mieux notées. Parmi les villes moyennes, on observe les fortes progressions de Bourg-en-Bresse (« A », + 12 %), numéro 1 de cette catégorie, Cherbourg (Manche, « B », + 27 %) ou Epinal (« B », + 21 %), qui dispose d'un important système de vélos en libre-service pour ses 33 000 habitants : 660 vélos répartis dans une centaine de stations.

« Agressions physiques »

Le palmarès souligne également les bons résultats de communes « *de banlieue* », en périphérie des métropoles ou des villes moyennes. Pour Axel Lambert, chargé de plaider à la FUB, « *ces résultats montrent que les habitants demandent des aménagements partout, et pas seulement dans les grandes métropoles* », où la transformation cyclable est la plus visible. A l'échelle du pays, plusieurs régions se distinguent par de meilleurs résultats : la façade Atlantique, l'Alsace ou les villes des Alpes. A l'inverse, les localités du littoral méditerranéen sont moins bien notées. Marseille écope ainsi d'un « G ».

En outre, les notes de Strasbourg (« B », - 1 %) ou La Rochelle (« B », + 1 %), des villes pionnières où les politiques en faveur du vélo remontent aux années 1970, stagnent. En juin 2024, la préfecture de Charente-Maritime avait été endeuillée par un accident grave. Une conductrice de 83 ans roulant à contresens avait percuté un groupe d'enfants circulant à vélo ; l'un d'entre eux était décédé.

Au-delà du palmarès, le Baromètre vélo livre une évaluation globale des politiques cyclables. La note moyenne accordée à l'ensemble des communes, 3,09 sur 6, est à peine supérieure à la note de 2021, 2,98 sur 6. Si « *la tendance générale est à l'amélioration du climat en France, celui-ci demeure médiocre* », observe Axel Lambert. Les répondants déplorent notamment l'absence d'aménagements sécurisés et les relations parfois conflictuelles avec les autres usagers de la route. Les trois quarts des répondants disent avoir vécu « *des agressions physiques ou comportements intimidants* » de la part de conducteurs de véhicules motorisés.

Le questionnaire proposait aussi à chacun d'indiquer, sur un plan de sa commune, les lieux où la pratique est la plus insécurisante, ou au contraire les aménagements les plus réussis. Cette cartographie participative peut constituer, pour les collectivités, un outil d'aménagement utile.

Maintien du Plan vélo

Cette cartographie livre également des enseignements d'ordre général. « *On comptabilise trois fois plus d'avis positifs à proximité des aménagements financés par l'Etat* », rapporte Axel Lambert. Il s'agit de passerelles, d'axes stratégiques ou de passages au-dessus d'une voie rapide qui ont bénéficié des fonds du Plan vélo, un programme financé par l'Etat depuis 2018, à hauteur d'environ 250 millions d'euros par an. « *L'apport de l'Etat facilite le respect de cahiers des charges et de normes techniques qui amènent les collectivités à se montrer plus efficaces* », indique le responsable du plaidoyer.

Ainsi, à Grenoble, le pont du Vercors, sur la rivière Drac, où l'aide de l'Etat a permis de construire une piste cyclable sécurisée, a été identifié par les habitants comme un endroit où la sécurité a nettement progressé depuis 2021.

« Le vélo, signe de totale coolitude, s'est mué en symbole d'agressivité, de chacun pour soi et de chaos urbain »

Les associations pro-vélo comptent se servir de ce constat pour réclamer au futur gouvernement le maintien du Plan vélo. Celui-ci avait été amputé, en 2024, de 200 millions d'euros par rapport à 2023. La fréquentation globale des axes cyclables, qui s'était stabilisée en 2024 après une forte hausse les années précédentes, a repris sa progression au cours des premiers mois de l'année 2025, selon le Réseau vélo et

marche, une association qui rassemble 450 collectivités territoriales.