

Analyse des résultats du baromètre vélo 2025 sur la Métropole Rouen Normandie

Par l'association Sabine

Janvier 2026

Introduction

Le baromètre vélo est une initiative de la FUB à l'échelon national qui consiste en une enquête auprès des citoyens sur les conditions de pratique du vélo. Les réponses à cette enquête, la plus grande au monde sur la thématique, permettent d'évaluer le climat cyclable à l'échelle des communes.

Les résultats de l'édition 2025 du baromètre vélo peuvent être consultés sur <https://www.barometre-velo.fr/2025/palmares/>

Nous présentons dans ce document, les résultats de l'édition 2025 du baromètre vélo pour les communes de la Métropole Rouen Normandie.

Une participation en hausse

Lors du baromètre vélo 2025 organisé par la FUB, plus de 330 000 réponses ont été collectées, contre 230 000 en 2021, 180 000 en 2019 et 113 000 en 2017.

Concernant les communes de la Métropole Rouen Normandie, ce sont plus de 4200 réponses qui ont été collectées à l'occasion du baromètre 2025 alors qu'il y en avait eu moins de 2500 lors de l'édition 2021.

Une commune est qualifiée dès lors qu'elle reçoit plus de 50 réponses (30 réponses pour les communes de moins de 5000 habitants).

Sur cette édition 2025, ce sont 51 des 71 communes qui composent la Métropole qui ont été qualifiées alors que ce nombre n'était que de 22 en 2021 et 7 en 2019.

Un véritable instrument de pilotage pour la politique cyclable

Le baromètre vélo constitue la plus grande enquête au monde sur l'appréciation des conditions de pratique du vélo. Avec une méthodologie éprouvée, un nombre important de participations, il constitue un outil d'une grande valeur pour évaluer la perception de la pratique du vélo par la population et notamment les usagers et leurs attentes en la matière. Du fait d'une méthodologie arrêtée et de la récurrence de ces enquêtes, il permet d'évaluer l'impact des politiques cyclables sur l'appréciation de la population en comparant les évaluations au fil des années.

Évaluation des communes

Répartition et évolution des évaluations globales

L'échelle des notes évaluant le climat cyclable va de A+ (Excellent) à G (Très défavorable).

Aucune commune du territoire n'obtient la note A+ (Excellent).

Une commune obtient la note A (Très favorable):

- Le Trait

4 communes obtiennent la note B (Favorable) :

- Caudebec-lès-Elbeuf
- Duclair
- La Londe
- Val-de-la-Haye

9 communes obtiennent la note C (Plutôt favorable) :

- Amfreville-la-Mi-Voie
- Belbeuf
- Franqueville-Saint-Pierre
- Le Grand-Quevilly
- Malaunay
- Maromme
- Rouen
- Saint-Martin-de-Boscherville
- Saint-Pierre-lès-Elbeuf

9 communes obtiennent la note D (Moyennement favorable) :

- Bois-Guillaume
- Boos
- Canteleu
- Hautot-sur-Seine
- Isneauville
- Mont-Saint-Aignan
- La Neuville-Chant-d'Oisel
- Oissel
- Le Petit-Quevilly

12 communes obtiennent la note E (Plutôt défavorable) :

- Bihorel
- Cléon
- Darnétal
- Elbeuf
- Hénouville
- Petit-Couronne
- Roncherolles-sur-le-Vivier

- Saint-Aubin-lès-Elbeuf
- Saint-Léger-du-Bourg-Denis
- Sotteville-lès-Rouen
- Tourville-la-Rivière
- Ymare

12 communes obtiennent la note F (Défavorable)

- Bonsecours
- Freneuse
- Gouy
- Grand-Couronne
- Le Mesnil-Esnard
- Quévreville-la-Polterrie
- Saint-Aubin-Celloville
- Saint-Etienne-du-Rouvray
- Saint-Jacques-sur-Darnétal
- Saint-Martin-du-Vivier
- Saint-Pierre-de-Varengeville
- Sainte-Marguerite-sur-Duclair

4 communes obtiennent la note G (Très défavorable) :

- Déville-lès-Rouen
- Le Houlme
- Houppeville
- Notre-Dame-de-Bondeville

Dans cette liste, les communes dont l'évaluation est restée stable par rapport à l'édition 2021 sont sur lignées en **jaune**, celles dont l'évaluation a progressé d'une catégorie sont surlignées en **bleu**, celles dont l'évaluation a progressé de 3 catégories sont surlignées en **vert**.

Aucune commune n'a vu son évaluation dégradée par rapport à l'édition 2021. Les communes non surlignées n'ont pas été évaluées dans les éditions précédentes du baromètre vélo.

Nous constatons qu'une commune de la métropole obtient la note A et se distingue au niveau national (le Trait : 6ème du classement national « Bourg et villages »).

Avec l'augmentation de la participation au baromètre, 29 communes sont nouvellement intégrées dans le palmarès alors qu'elles en étaient absentes lors des éditions précédentes.

Deux communes (Franqueville-Saint-Pierre et Saint-Pierre-lès-Elbeuf) voient leur évaluation progresser significativement.

Seize communes voient leur évaluation progresser d'un échelon.

Il y a une amélioration généralisée du ressenti du climat cyclable sur la Métropole. De nombreuses villes voient leur note progresser.

Malgré cela, dans une grande disparité, le climat cyclable reste peu propice à la pratique. En effet, seules 13 communes sur les 51 évaluées sont considérées avec un climat cyclable plutôt favorable ou mieux, alors que 28 sont considérées comme ayant un climat cyclable plutôt défavorable ou pire.

Plusieurs communes importantes restent mal notées : Grand-Couronne, Darnétal, voire Petit-Quevilly, Petit-Couronne, Elbeuf et Bihorel.

Nous remarquons également qu'il existe un regroupement de communes où le climat cyclable est considéré très défavorable sur le nord ouest de la Métropole sur le secteur de la vallée du Cailly (Déville-lès-Rouen, Houpeville, le Houlme, Notre-Dame-de-Bondeville).

La progression globale de l'évaluation du climat cyclable est à mettre en relation avec la création d'aménagements cyclables sur la Métropole durant cette même période. Si nous ne donnons pas d'explication à la forte progression de la note de Saint-Pierre-lès-Elbeuf, celle de Franqueville-Saint-Pierre peut-être liée à la création de l'aménagement sur la route de Paris, ainsi que sur plusieurs axes à l'intérieur de la commune. De même, les communes qui voient leur notes progresser sont celles ayant vu la création d'aménagements cyclables. C'est notamment le cas de Rouen (Avenue du Mont-Riboudet, Boulevard de l'Europe, rue Jeanne d'Arc...), Maulaunay (rue du Docteur Leroy, rue Lesouef), Bois-Guillaume (route de Darnétal), Canteleu (côte de Canteleu, route de Sahurs, route de Duclair), Mont-Saint-Aignan (Avenue du Mont-aux-Malades, rue du Tronquet, ZA de la Vatine), Petit-Quevilly (avenue Jean-Jaurès, rue Paul Lambard, avenue des Canadiens), Grand-Quevilly (Avenue des Provinces, rue Léon Blum, rue Albert Lacourt).

A contrario, les communes qui voient leur notes maintenues à climat cyclable défavorable sont celles pour lesquelles nous n'avons pas relevé de création d'aménagement. C'est en particulier le cas des communes de Bihorel, du Mesnil-Esnard, de Saint-Etienne-du-Rouvray, de Déville-lès-Rouen et du Houlme.

Détail des évaluations

Les notes globales des communes sont établies à partir de réponses à des questions relatives à 5 catégories :

- Ressenti global
- Sécurité
- Confort
- Efforts de la communes
- Stationnement et services

Au delà des notes globales reçues par les communes, le baromètre permet donc une analyse plus fine du détail des réponses des différentes questions regroupées.

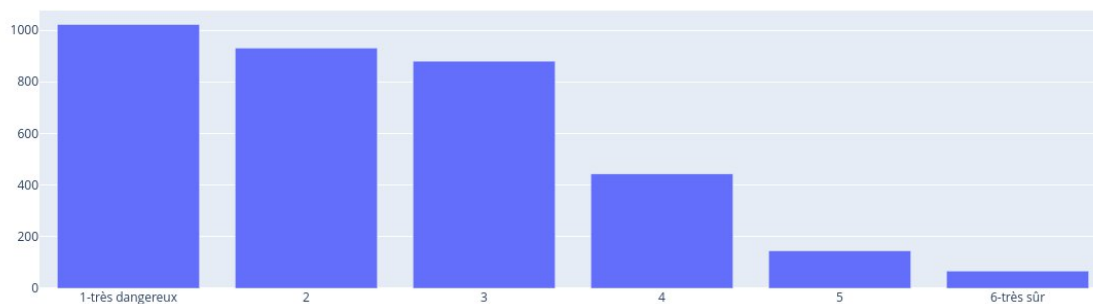
Sabine a développé un outil disponible sur <https://barometre-velo-2025-mrn-53fda3068635.herokuapp.com/> exploitant les données rendues disponibles en opendata par la FUB et qui permet l'examen de détaillé de la répartition des réponses, regroupées dans ces catégories pour chacune des communes.

L'analyse de ces données détaillées permet d'illustrer les marges de progrès. Ainsi, les réponses qui reçoivent à l'échelle globale de la Métropole les plus mauvaises évaluations sont résumées par les graphiques suivants, même s'il peut exister des disparités selon les communes.

Pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo est...

F : 2,41

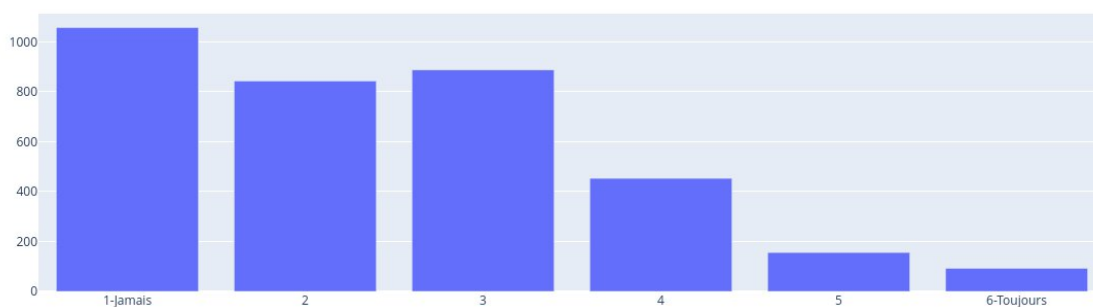
Pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo est...



Lors de travaux sur les itinéraires cyclables, une solution alternative sûre est proposée

F : 2,45

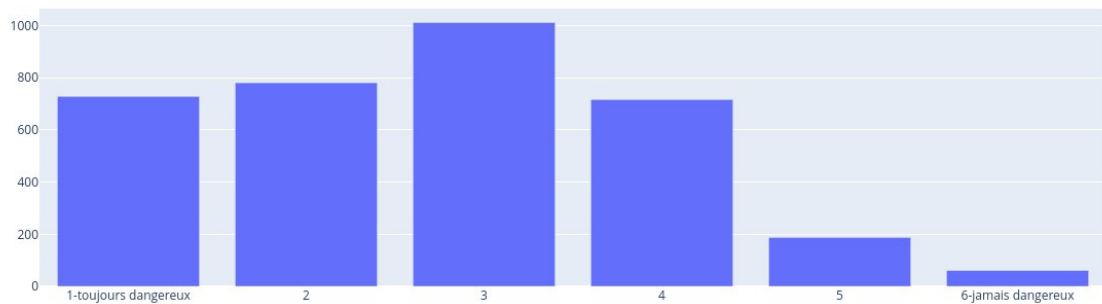
Lors de travaux sur les itinéraires cyclables, une solution alternative sûre est proposée



Traverser un carrefour ou un rond-point est...

E : 2.72

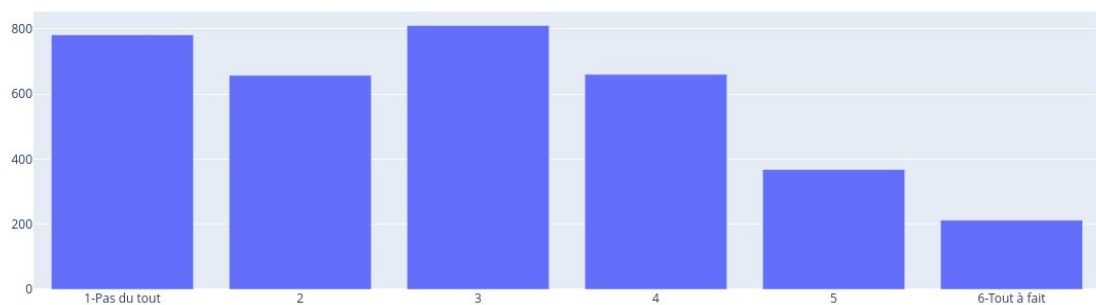
Traverser un carrefour ou un rond-point est...



Il y a des panneaux d'indications de directions pour les vélos

E : 2.95

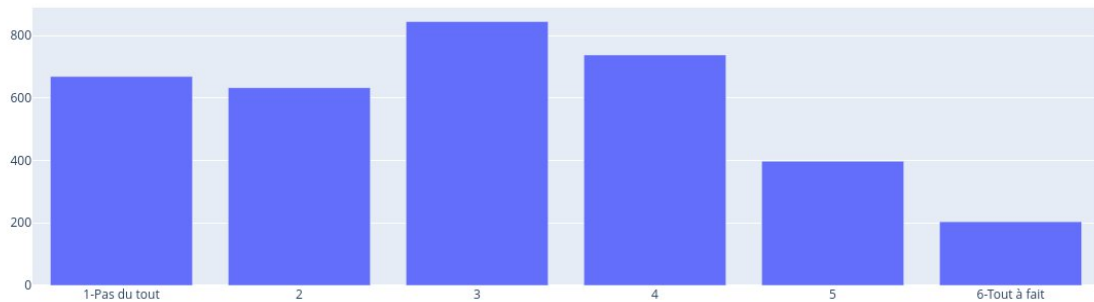
Il y a des panneaux d'indications de directions pour les vélos



Le réseau d'itinéraires cyclables me permet d'aller partout de façon rapide et directe

E : 3.05

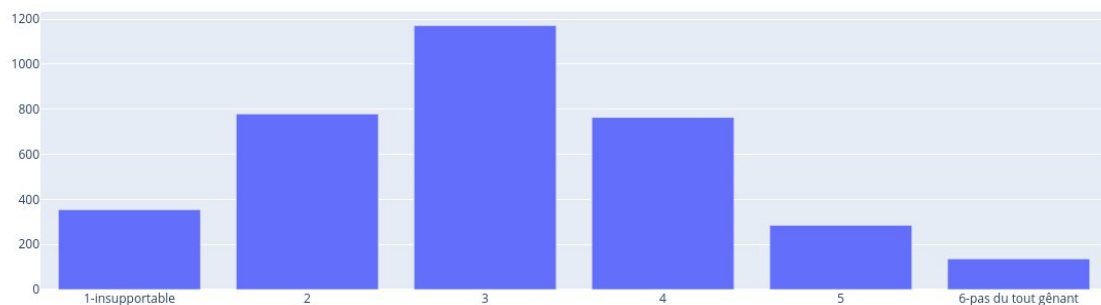
Le réseau d'itinéraires cyclables me permet d'aller partout de façon rapide et directe



A vélo, je trouve que le trafic motorisé (volume et vitesse) y est...

E : 3.07

A vélo, je trouve que le trafic motorisé (volume et vitesse) y est...



Ces réponses montrent bien que l'usage du vélo est encore limité par des problématiques de sécurité et que les conditions actuelles ne rendent possible l'usage de ce mode de déplacement que par les personnes les plus aguerries. Sont en particulier pointées la discontinuité des itinéraires cyclables qui nécessitent que le cycliste soit contraint de se confronter à la proximité d'un trafic motorisé dense et potentiellement source de danger.

On note également dans ces réponses que le vélo comme mode de déplacement souffre encore d'un manque de considération par les gestionnaires de voirie (manque d'itinéraires spécifiques de substitution lors de travaux, manque d'indications directionnelles spécifiques).

Analyse des contributions cartographiques

Outre les réponses aux questions permettant l'évaluation du ressenti du climat cyclable, le questionnaire du baromètre offre la possibilité aux répondants d'indiquer, pour chaque commune évaluée, les points géographiques où des améliorations de la situation ont été constatées, des endroits où des améliorations doivent être apportées prioritairement et des endroits où il est demandé d'améliorer l'offre de stationnement.

Ces indications peuvent être consultées sur <https://www.barometre-velo.fr/2025/carte/#11.63/49.4042/1.0977>

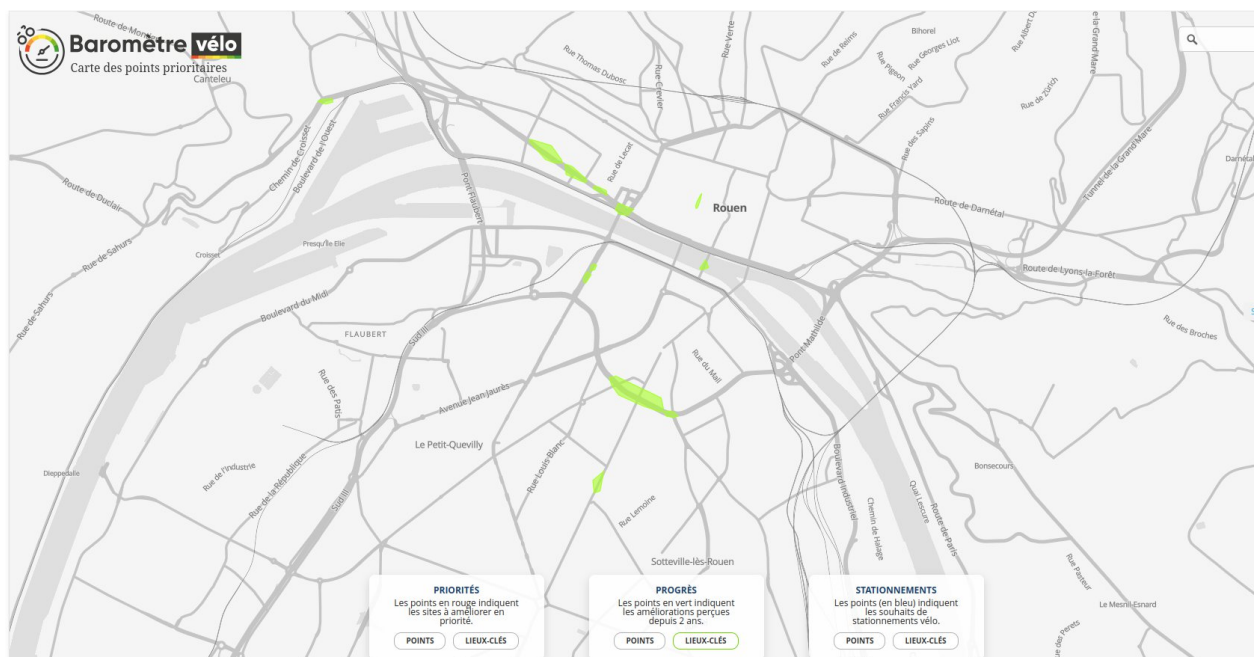
L'analyse des réponses de ces contributions permet d'établir la synthèse suivante.

Améliorations relevées

Les répondants ont bien identifié la création d'aménagement. Sans surprise, les nouvelles pistes cyclables sont vues comme bénéfiques et sécurisantes. Sont particulièrement appréciées celles de Rouen (Boulevard de l'Europe, Avenue Jean Rondeaux, Mont-Riboudet, Pont Boildieu), de Mont-Saint-Aignan (Avenue du Mont aux Malades , Rue du Tronquet), de Canteleu (Côte de Canteleu), Grand-Quevilly (Allée des Provinces, Avenue Blum), de Franqueville-Saint-Pierre et Boos (route de Paris), de Bois-Guillaume et Bihorel (Route de Darnétal et Carrefour des Hauts-Grigneux).

Sur la rue Jeanne D'arc à Rouen, la sécurisation des cyclistes vis à vis des voitures dans le sens de la montée est également perçue comme bénéfique.

La carte des progrès par lieux clés est explicite. Les répondants ont clairement identifié les lieux où des aménagements ont été réalisés.



Sites à améliorer en priorité

Dans leur réponses, les répondants avaient la possibilité de renseigner 3 points qui nécessiteraient de leur point de vue de réaliser des aménagements pour résoudre des problèmes. L'examen de la répartition de ces points et notamment de leurs concentrations permet d'établir l'analyse suivante.

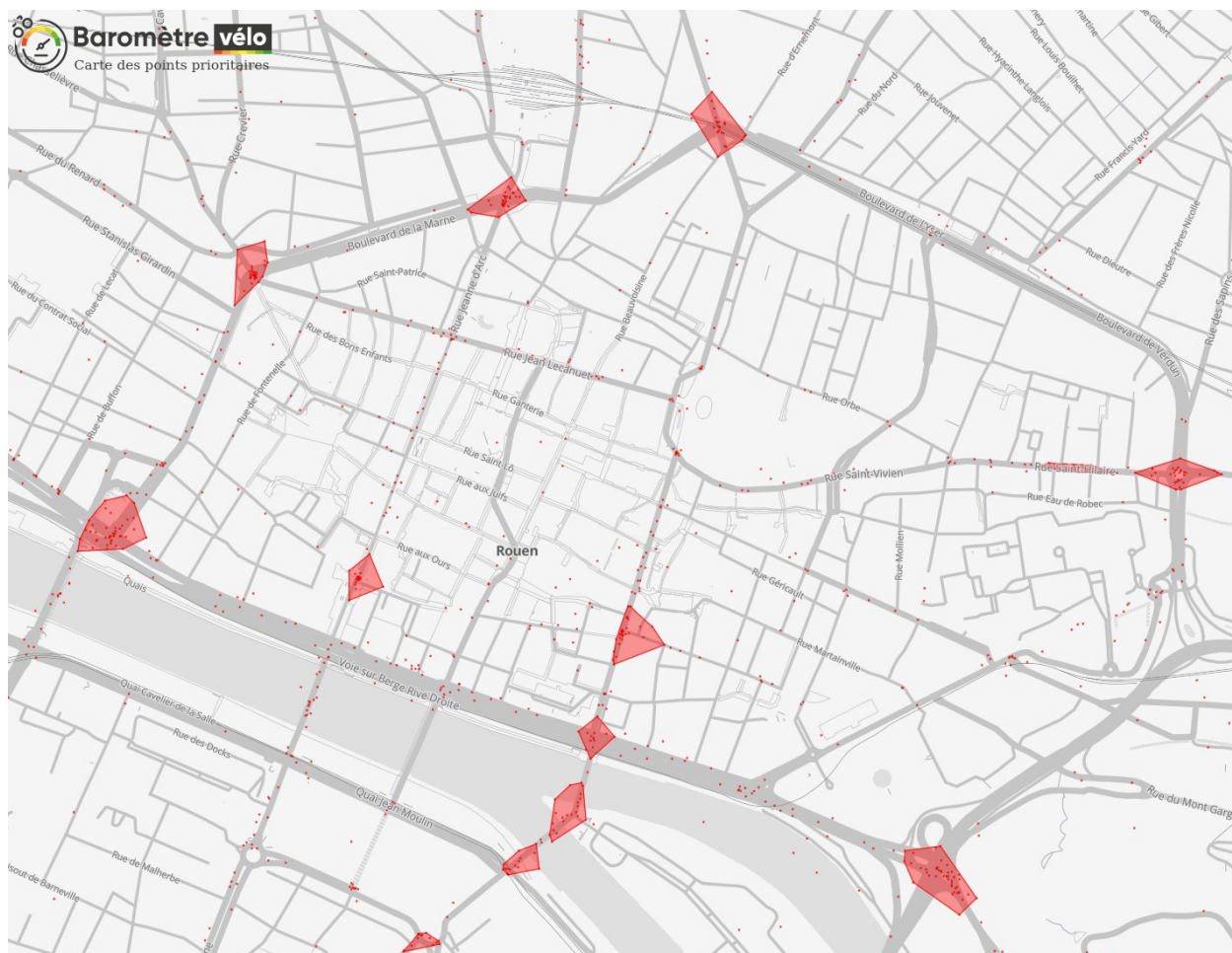
Les intersections

Parmi les sites à améliorer en priorité on retrouve notamment les intersections et en particulier les gros carrefours routiers où la place du vélo et les trajectoires cyclables sont insuffisamment identifiées et lisibles.

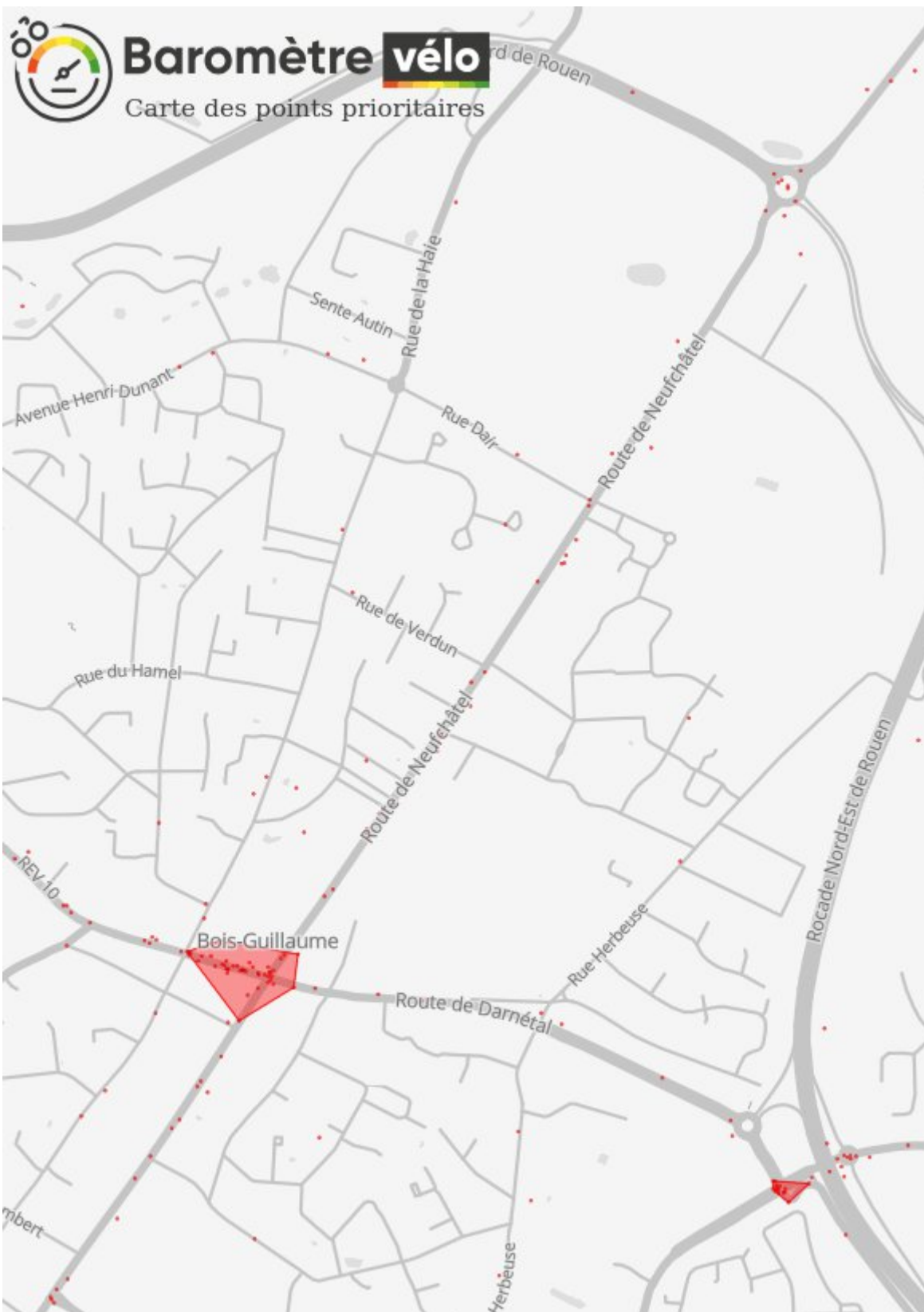
On identifie en particulier les gros carrefours situés sur les boulevards de la rive droite à savoir la **place Cauchoise**, l'**intersection entre la rue Jeanne d'Arc et le boulevard de la Marne**, la **place Beauvoisine** et la **place Saint-Hilaire**.. Sur les boulevards de la rive gauche, à l'occasion de l'implantation du T4, l'aménagement cyclable a été réalisé par le biais d'une voie partagée entre vélos et bus à haut niveau de service. Aucun aménagement cyclable n'a été pensé pour que le cycliste puisse opérer un tourne à gauche. Dans de telles conditions, en l'état actuel, le cycliste est contraint de s'insérer dans la circulation générale et doit traverser 4 voies d'une circulation dense.

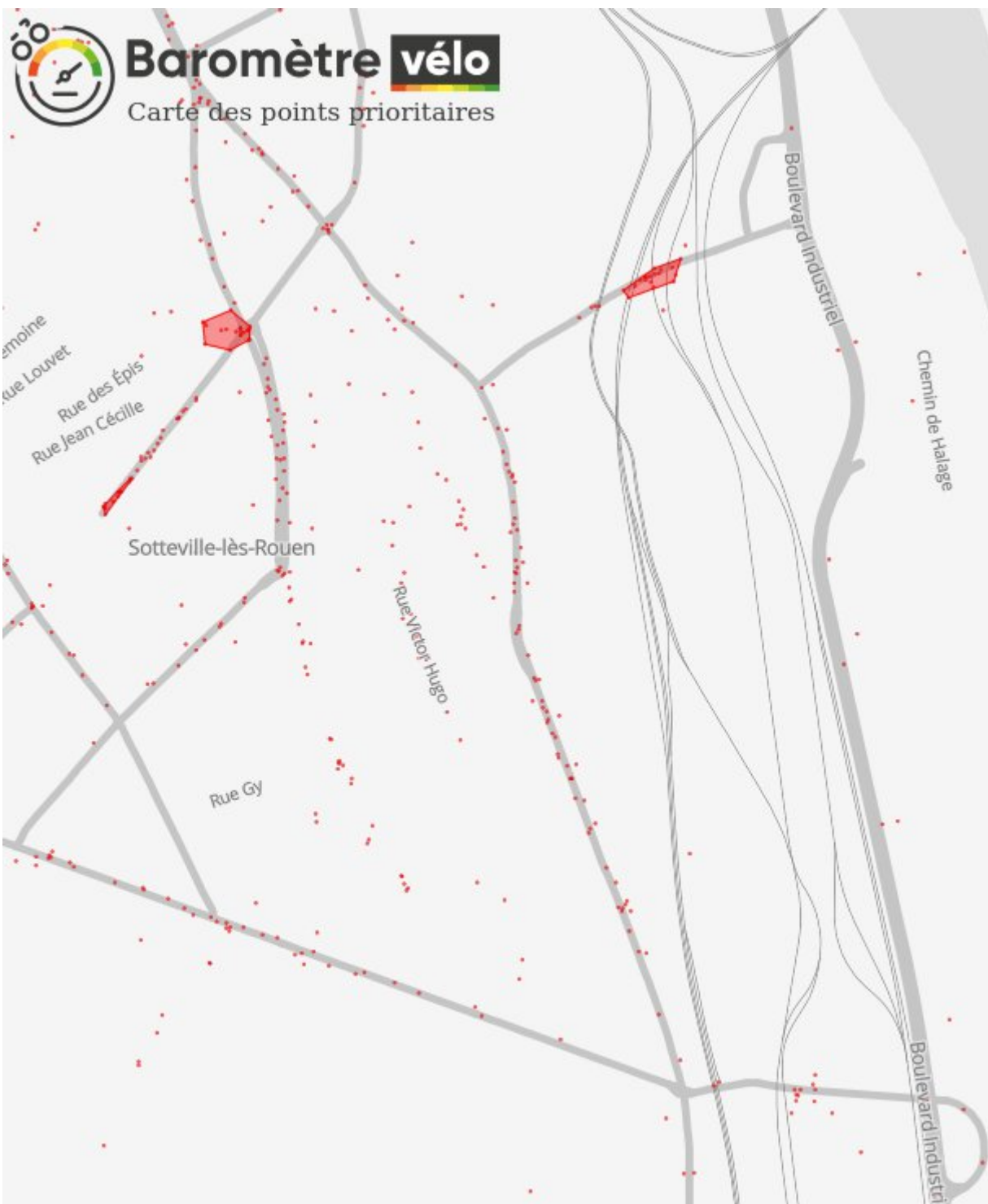
L'**intersection entre le Boulevard des Belges et le quai rive droite** est également identifié. Ce carrefour est très routier. S'il y existe des cheminements cyclables, ils sont périphériques, les trajectoires sont peu directes, nécessitent un grand nombre de traversées qui enchaînent les phases de feu tricolore amoindrissant l'efficacité du déplacement. Par ailleurs, les espaces cyclables sont en très forte interaction avec les cheminements piétons à même de générer du conflit d'usage.

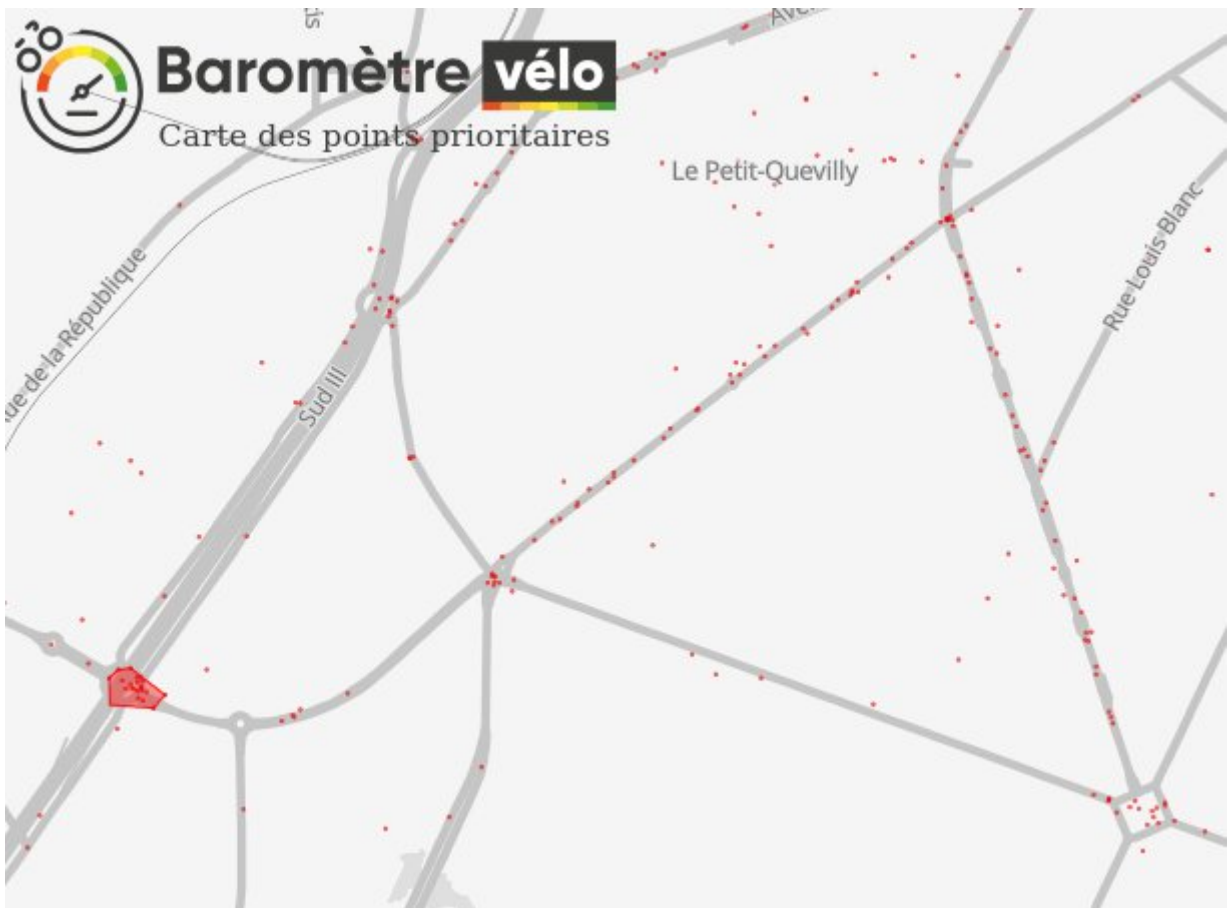
La **place Saint-Paul** est également un point identifié par les répondants comme nécessitant prioritairement d'améliorer la situation pour les cyclistes. Sur cette place, l'espace est totalement alloué au trafic motorisé. Elle ne dispose d'aucun aménagement cyclable alors qu'en l'absence de traversée cyclable de la Seine en amont, elle est un point de passage avec des cyclistes en provenance ou a destination d'Amfreville-la-Mi-Voie, de Bonsecours, du quartier du Mont-Gargan et de la rive droite de Rouen. Elle constitue une véritable rupture de continuité qui vient contrer toute velléité de se mettre au vélo pour quelqu'un qui devrait traverser cette espace.



D'autres grands carrefours sont identifiés comme problématiques pour la pratique cyclable en l'absence d'aménagements spécifiques ou avec des aménagements dont la nature ne permet pas d'y évoluer en sécurité. C'est notamment le cas de l'**intersection entre la côte de la Lombardie et la rue de la Prévotière** à Bihorel, du **giratoire des Rouges Terres** à Bois-Guillaume, la **place du 19 mars 1962** à Sotteville-lès-Rouen, le **giratoire du Bois Cany** au Grand-Quevilly, le **rond-point des Bruyères** (Sotteville-lès-Rouen / Petit-Quevilly), le **carrefour de la demi-lune** (Maromme / Notre-Dame-de-Bondeville), le **giratoire situé au pied de la côte de Waddington** à Saint-Léger-du-Bourg-Denis, l'**intersection entre la route de Neufchatel, la rue de la République et la route de Darnétal** à Bois-Guillaume, le **rond-point Saint-Julien** et le **rond-point des Alliés** au Petit-Quevilly, le **giratoire de la route de Paris** à Franqueville-Saint-Pierre, la **place François Mitterrand** à Elbeuf, le **carrefour de la gare** à Saint-Aubin-lès-Elbeuf, le **rond-point des Vaches** à Saint-Etienne-du-Rouvray.









L'absence d'aménagement cyclable sur ces intersections est de nature à dissuader de l'usage du vélo en particulier les cyclistes peu aguerris et ceux qui envisageraient d'adopter ce mode de déplacement vertueux.

Les axes

Outre les intersections qui concentrent beaucoup de demandes à aménager les lieux de la part des répondants, les points indiqués dans les réponses font également apparaître des axes où l'aménagement permettant une pratique sereine du vélo semble insuffisant.

On remarque en premier lieu des axes qui ressortent avec un fort besoin sur des zones densément peuplées mais où les aménagements cyclables font défaut. C'est notamment le cas de la **rue de Paris**, de la **rue du Madrillet** (Saint-Etienne-du-Rouvray / Sotteville-lès-Rouen), la **rue Léon Salva**, le **Boulevard du 14 juillet** (Sotteville-lès-Rouen), le **Boulevard du 11 novembre** et la **rue du Général de Gaulle** (Petit-Quevilly). Sur la commune de Rouen, on relève

en particulier un nombre de contributions important relatives aux axes suivants : **rue d'Elbeuf**, **rue Lafayette**, **avenue de Caen**, **avenue de Bretagne**, **avenue Jacques Cartier**, la **rue de la République**, la **rue Jeanne d'Arc**, la **rue Saint-Hilaire**, la **rue Saint-Vivien**, la **rue des Faulx**, la **rue Lecanuet** et l'**avenue du Mont-Riboudet**. On remarquera également les besoin exprimés pour aménager les axes de liaison avec le plateau nord (**Allée du Fond du Val**, **route d'Houpeville**, **rue Verte**, **rue du Champ des Oiseaux**, le **Chemin de Clères**)

En dehors de ces axes en zones denses, les informations cartographiques font également apparaître des axes à aménager prioritairement sur des territoires plus excentrés, axes actuellement dépourvus d'infrastructures dédiées au vélo et qui témoignent d'un réel besoin.

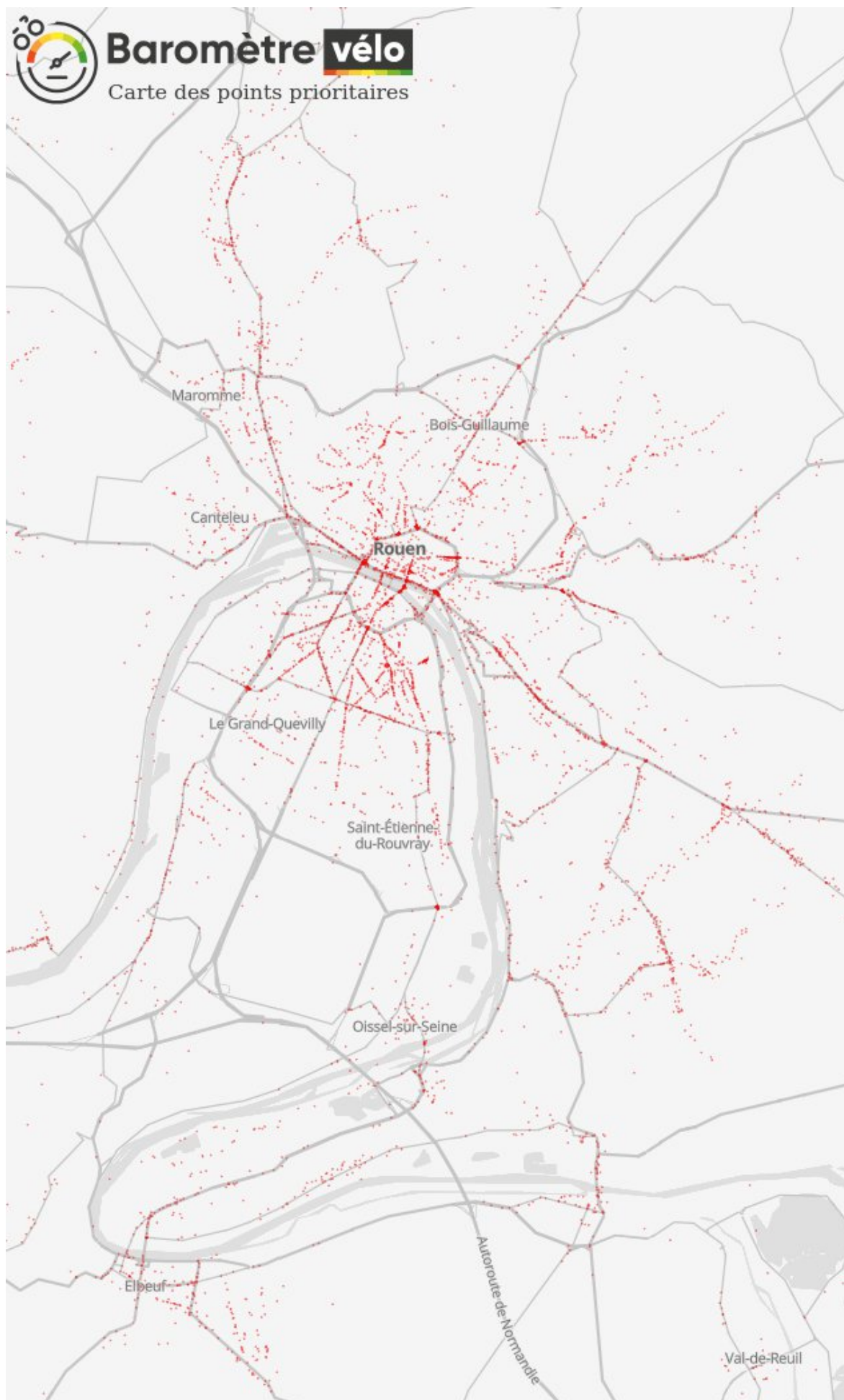
On note en particulier un besoin fort d'aménager la **vallée du Cailly** entre **Déville-lès-Rouen** et **Malaunay** sur les deux axes situés sur chacune des rives, la **liaison entre Notre-Dame-de-Bondeville et Houpeville**, la **route de Neufchatel** entre la Mairie de **Bois-Guillaume** et **Isneauville**, la **rue du Docteur Caron**, l'**avenue du Maréchal Juin**, la **rue de Verdun** à **Bihorel**, la desserte des communes de **Saint-Martin-du-Vivier**, de **Fontaine-sous-Préaux**, de **Roncherolles-sur-le-Vivier** (depuis Fontaine-sous-Préaux et depuis Darnétal), la route de Gournay pour desservir **Saint-Jacques-sur-Darnétal**, la **rue de Longpaon** et la **route de Rouen** à **Darnétal**, la **route de Lyons-la-Forêt** à **Saint-Léger-du-Bourg-Denis**, la **route des Andelys** entre **la Neuville-Chant-d'Oisel** et **Boos**, la **rue de la République** à **Franqueville-Saint-Pierre**, les dessertes de **Quévreville-la-Poterie**, d'**Ymare**, de **Saint-Aubin-Celloville** de **Gouy**, la route de Paris sur les communes de **Bonsecours** et du **Mesnil-Esnard**.

Autour de la commune d'Elbeuf, les besoins d'aménagements cyclables exprimés se concentrent sur la **rue des Martyrs**, le **cours Carnot**, la **rue de la République** à **Caudebec-lès-Elbeuf** et la **rue aux Saulniers** à **Saint-Pierre-lès-Elbeuf**. L'axe support de la **route départementale 7** sur les communes de **Saint-Aubin-lès-Elbeuf** et **Cléon** est également indiqué comme devant faire l'objet d'améliorations prioritaires de la part des répondants au baromètre.



Baromètre vélo

Carte des points prioritaires

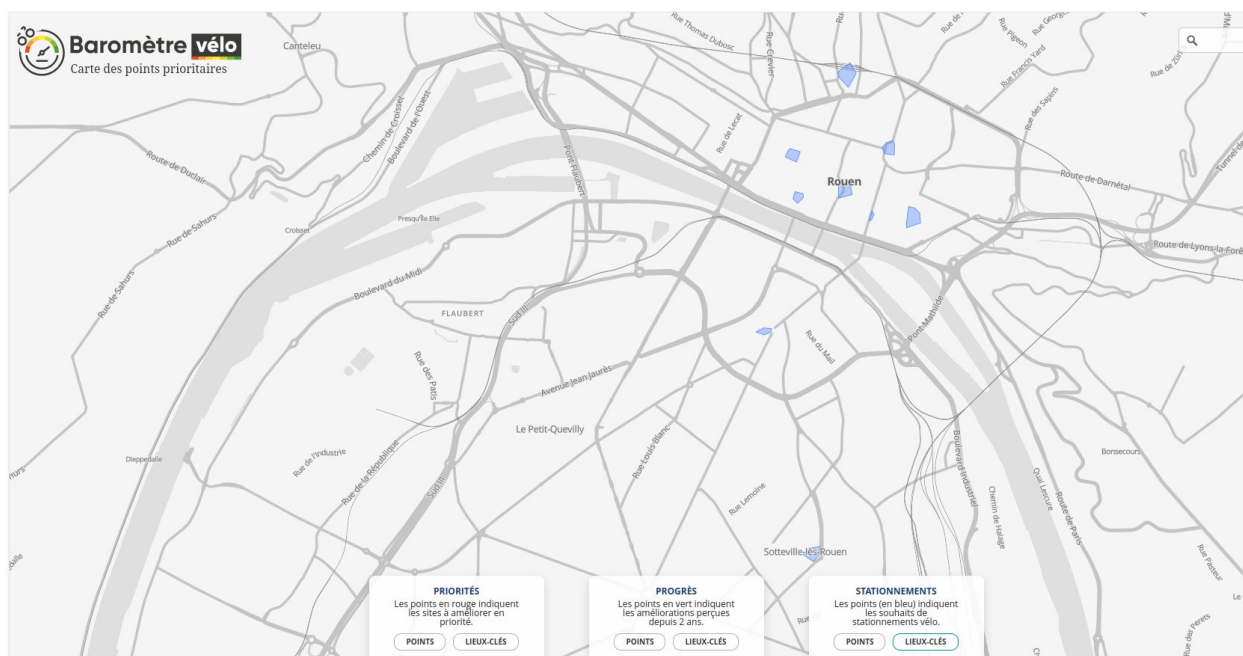


Les ponts et ouvrages de franchissement

Enfin, nous remarquons que les indications sollicitant des améliorations prioritaires des conditions de pratique du vélo se concentrent également sur les ponts. Ces ouvrages sont d'une grande importance car, permettant de franchir une coupure, ils concentrent le trafic, sont des points de passage obligés sur nombre de trajets. Parmi les ponts qui font l'objet du plus grand nombre de signalements, on remarque en particulier les ponts qui traversent la Seine à **Rouen** (le **pont Guillaume**, le **pont Jeanne d'Arc**, et le **pont Corneille**). On notera également de nombreux signalements concernant le **pont reliant Oissel à l'île aux Bœufs** actuellement dépourvu d'aménagement cyclable et qui est le seul franchissement possible de la Seine entre **Rouen** et **Elbeuf**.

De nombreux signalements sont également positionnés sur les **ponts d'Eauplet et de Quatre-Mare** qui permettent de passer d'un côté à l'autre du noeud ferroviaire de **Sotteville-lès-Rouen**.

Demandes de stationnement



Il est difficile d'être exhaustif sur ce point tant la demande est forte. Plusieurs lieux sortent du lot de par le volume de demandes : la Gare rue verte de Rouen, ainsi que les secteurs de Saint-Sever, Rue de la République - face à l'Omnia -, place Saint-Marc, place de la Cathédrale, Théâtre des Arts, place du Vieux Marché, place de l'Hôtel de Ville de Rouen ainsi que la place du marché sur Sotteville-lès-Rouen.

De manière générale, ce sont tous les lieux permettant l'intermodalité qui sont mis en avant, facilitant la transition entre déplacement piétons / vélo, vélo / bus ou vélo / train. Sont ainsi cités tous les lieux d'accès aux transports (bouches d'accès métro, grandes lignes bus, et bien sûr train), les mairies, les lieux d'apprentissages (école, lycées collèges, grande écoles et universités) ainsi que les équipements sportifs. Il est à noter que beaucoup de commerces sont perçus comme difficiles d'accès à vélo de par l'impossibilité ou la difficulté à stationner. A la fois sur les zones de marchés ou commerciales, par exemple route de Paris à Bonsecours, place du marché à Sotteville-les-Rouen, mais aussi sur les grandes enseignes (Carrefour Mont-Saint-Aignan semblant particulièrement peu accessible).

Analyse des contributions en texte libre des répondants

Dans leurs contributions, les répondants au questionnaire du baromètre vélo avaient également la possibilité de laisser des commentaires en texte libre. Ces contributions sont très riches en informations, mais considérant le volume, elles sont difficiles à analyser de façon exhaustive. Pour tenter cet exercice de synthèse de plus de 1300 commentaires textuels, nous avons sollicité l'assistance d'un outil d'intelligence artificielle génératif.

Il en ressort les points suivants qui confirment et explicitent les notes chiffrées et les indications géographiques.

Sécurité et aménagement des infrastructures

Problèmes récurrents

- **Discontinuité des pistes cyclables** : Beaucoup de pistes s'arrêtent brutalement, obligent à emprunter des routes dangereuses ou des trottoirs partagés avec les piétons.
- **Pistes mal conçues** : Tracés dangereux (virages serrés, intersections non sécurisées, poteaux mal placés), revêtement dégradé (nids de poule, racines, gravillons), ou partage forcé avec les bus/voitures.
- **Absence de pistes sur les grands axes** : Routes nationales, départementales, et axes intercommunaux souvent cités comme très dangereux (ex : route de Paris, avenue du 14 Juillet, D982, etc.).
- **Cohabitation difficile** : Conflits avec les piétons sur les trottoirs où des aménagements cyclables sont positionnés, les automobilistes (stationnement sur les pistes, non-respect des distances de sécurité), et les bus/TEOR.

Recommandations

- **Créer un réseau cyclable continu et sécurisé** : Prioriser les liaisons entre communes, les axes fréquents (écoles, gares, zones commerciales), et les points noirs identifiés (carrefours, ronds-points, côtes).
- **Séparer physiquement les pistes** : Utiliser des bordures, plots, ou barrières pour éviter les empiétements (voitures, piétons).
- **Améliorer l'entretien** : Réparer les revêtements, élaguer les branches, nettoyer les pistes (feuilles, gravillons, verre, neige, verglas).
- **Sécuriser les intersections** : Installer des feux spécifiques, des sas vélo, des panneaux M12, et des marquages au sol visibles.
- **Éviter les trottoirs partagés** : Privilégier des pistes en site propre, loin des piétons et des voitures stationnées.

Sensibilisation et respect du code de la route

Problèmes récurrents

- **Manque de respect des automobilistes** : Non-respect des distances de sécurité, des stops, des sas vélo, et des priorités aux intersections.
- **Comportements dangereux** : Vitesse excessive, klaxons, insultes, dépassements dangereux, stationnement sur les pistes.
- **Mauvaise connaissance des règles** : Méconnaissance des doubles sens cyclables, des panneaux M12, et des règles de priorité.
- **Incivilités des cyclistes** : Non-respect des feux, circulation sur les trottoirs, vitesse excessive (notamment vélos et trottinettes électriques).

Recommandations

- **Campagnes de sensibilisation** : Informer tous les usagers (automobilistes, cyclistes, piétons) sur les règles de cohabitation et les aménagements existants.
- **Contrôles et sanctions** : Renforcer les contrôles policiers sur le non-respect des règles (stationnement, vitesse, priorités).
- **Formation** : Organiser des stages ou ateliers pour les automobilistes et les cyclistes (ex : angle mort, distance de sécurité).
- **Signalisation claire** : Multiplier les panneaux, les marquages au sol, et les indications lumineuses pour les cyclistes.

Stationnement et services associés

Problèmes récurrents

- **Manque d'arceaux et de parkings sécurisés** : Peu d'emplacements près des commerces, gares, écoles, et lieux publics.
- **Vols fréquents** : Crainte de se faire voler son vélo, surtout la nuit ou dans les zones peu surveillées.
- **Absence de services** : Peu de stations de réparation, de locations longue durée, ou de consignes sécurisées.

Recommandations

- **Développer des parkings vélo sécurisés** : Multiplier les arceaux, les abris fermés, et les consignes (notamment près des gares et des écoles).
- **Lutter contre les vols** : Installer des caméras, des systèmes d'alerte, et des zones de stationnement surveillées.
- **Étendre les services** : Développer les ateliers de réparation, les locations de vélos (y compris VAE), et les points de recharge pour vélos électriques.

Intermodalité et accessibilité

Problèmes récurrents

- **Difficulté à combiner vélo et transports en commun** : Restrictions horaires, manque de place dans les bus, et peu de stations vélo près des arrêts.
- **Accès limité aux vélos dans les trains/bus** : Peu de places réservées, horaires restrictifs.
- **Manque de liaisons intercommunales** : Impossible de rejoindre les communes voisines en sécurité.

Recommandations

- **Améliorer l'intermodalité** : Autoriser les vélos dans les bus/TEOR aux heures de pointe, créer des parcs relais sécurisés près des gares.
- **Développer des navettes vélo+bus** : Pour les côtes et les zones mal desservies.
- **Créer des liaisons cyclables entre communes** : Prioriser les axes fréquents (travail, écoles, commerces).

Implication des usagers et concertation

Problèmes récurrents

- **Manque de consultation des cyclistes** : Les aménagements sont souvent perçus comme conçus par des non-pratiquants.
- **Absence de feedback** : Peu de retour sur les demandes des usagers (ex : associations, riverains).

Recommandations

- **Associer les cyclistes aux projets** : Créer des comités consultatifs, organiser des ateliers participatifs.
- **Communiquer sur les avancées** : Informer régulièrement sur les travaux, les nouveaux aménagements, et les résultats des enquêtes.

Priorités immédiates (top 5)

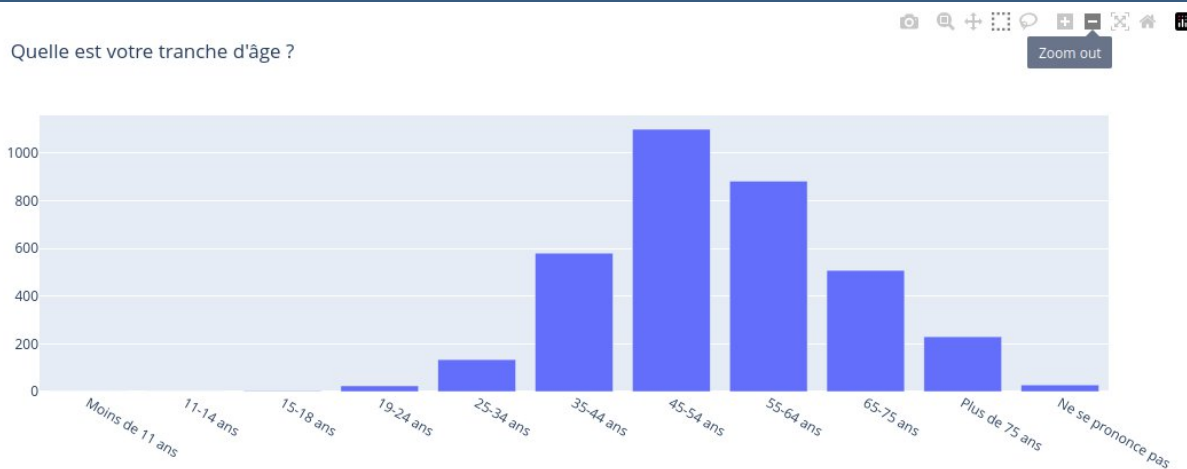
- Sécuriser les axes intercommunaux (ex : route de Paris, D982, avenue du 14 Juillet).
- Créer des pistes continues et protégées sur les grands axes et près des écoles.
- Renforcer la sensibilisation et les contrôles pour faire respecter le code de la route.
- Développer des parkings vélo sécurisés et lutter contre les vols.
- Améliorer l'intermodalité (bus, trains) et les liaisons entre communes.

Analyse des informations sur la sociologie des répondants

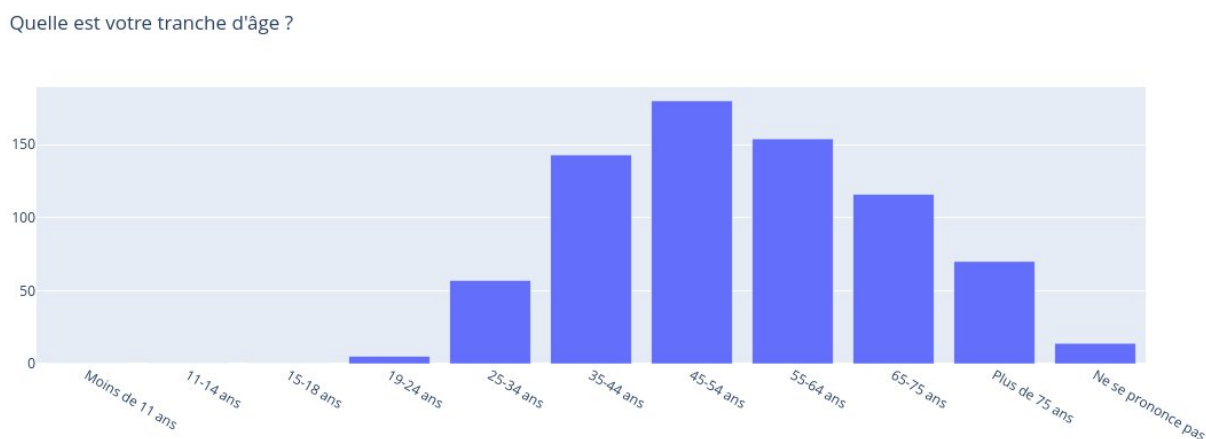
Analyse des âges

La répartition des âges des répondants présente de grandes similitudes entre les répondants cyclistes et les répondants non cyclistes. Les catégories d'âge les plus représentées dans un cas comme dans l'autre sont, dans cet ordre, les 45-54 ans, les 55-64 ans, 35-44 ans, 65-75 ans. Viennent ensuite les plus de 75 ans qui sont plus nombreux à répondre que les catégories d'âges de moins de 35 ans.

Répondant·e·s cyclistes



Répondant·e·s non cyclistes



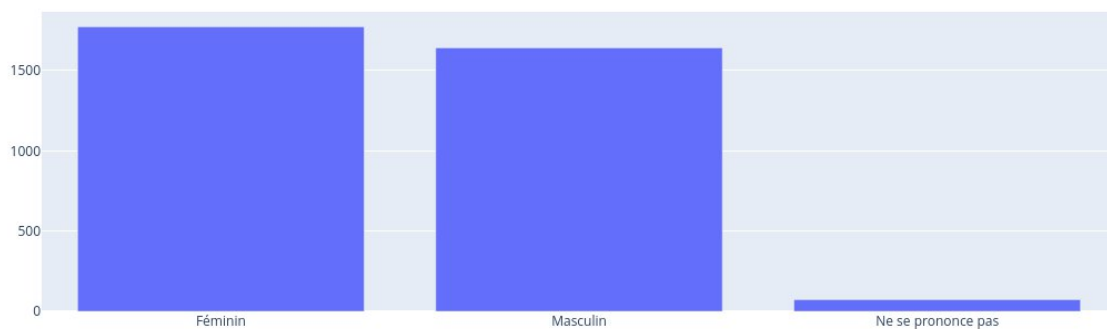
Répartition des genres

Parmi les répondants cyclistes, 51% se définissent du genre féminin, 47% se définissent du genre masculin et 2% ne se prononcent pas. Chez les répondants non cyclistes, la proportion de répondants se déclarant du genre féminin est prépondérante (73%) alors que ceux qui se

déclarent du genre masculin ne sont que 26% et 1% ne se prononcent pas. Peut-on en déduire que les personnes de genre féminin qui auraient une appétence pour le vélo sont davantage freinées pour passer à l'action.

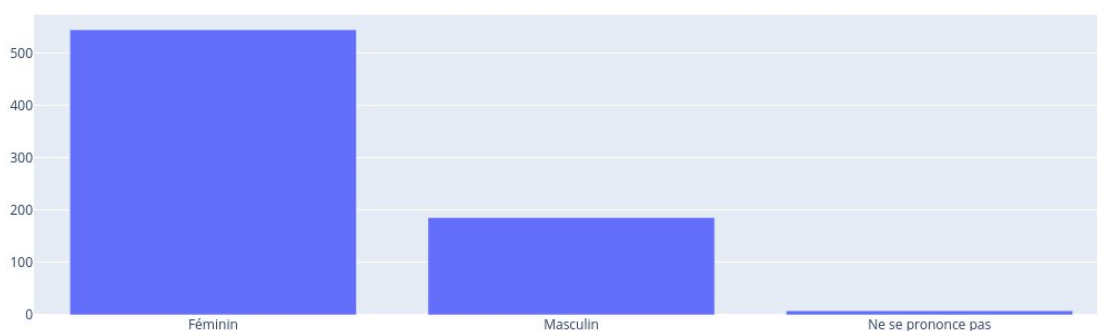
Répondant·e·s cyclistes

Quel est votre genre ?



Répondant·e·s non cyclistes

Quel est votre genre ?

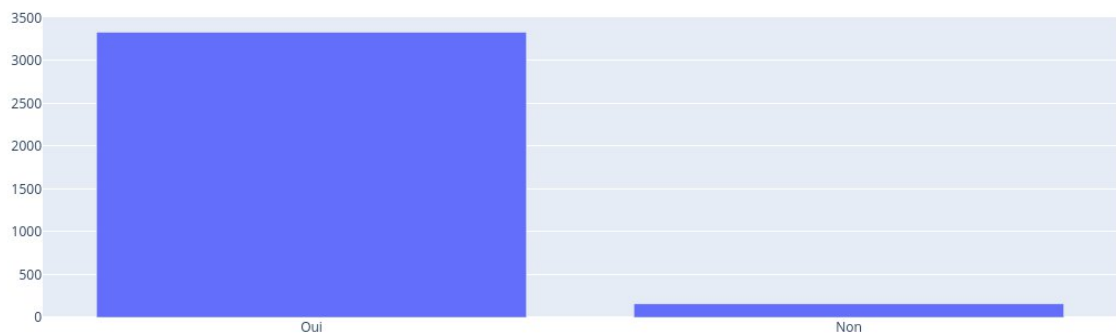


Analyse des réponses liées au rapport avec les autres modes de déplacement

95,5% des répondants cyclistes déclarent être titulaires du permis de conduire. Ce taux est légèrement inférieur chez les répondants non cyclistes (93,7%).

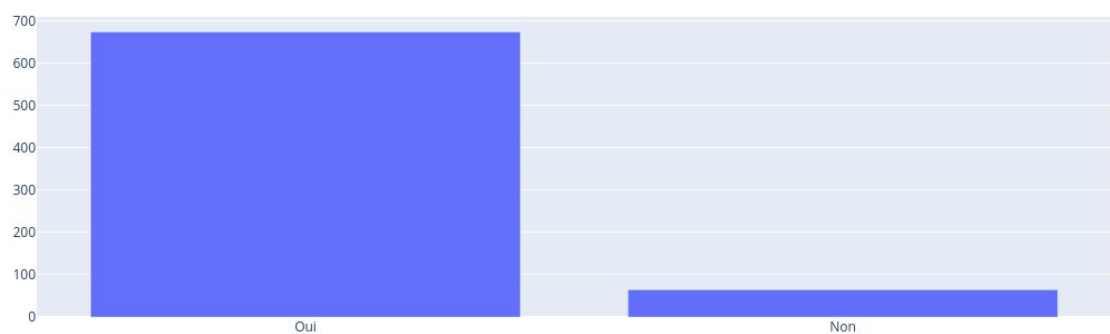
Répondant·e·s cyclistes

Avez-vous le permis de conduire ?



Répondant·e·s non cyclistes

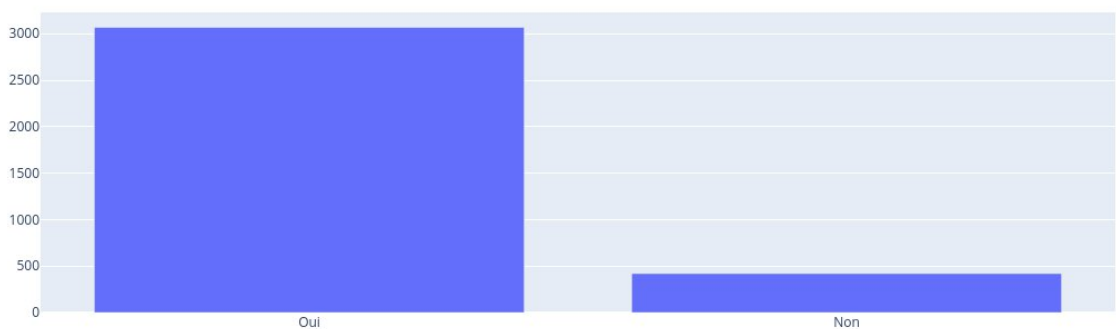
Avez-vous le permis de conduire ?



La proportion de répondants déclarant ne pas disposer de voiture ou de deux roues motorisés est équivalente entre les répondants non cyclistes (13,3%) et les répondants cyclistes (12%).

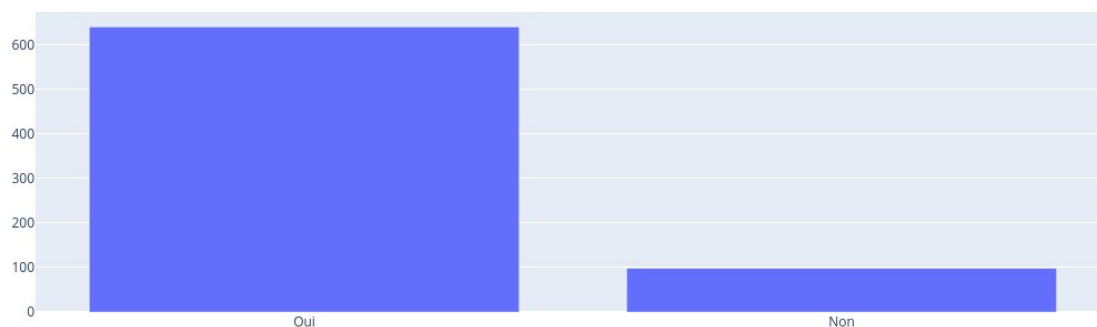
Répondant·e·s cyclistes

Avez-vous une voiture ou un deux-roues motorisé ?



Répondant·e·s non cyclistes

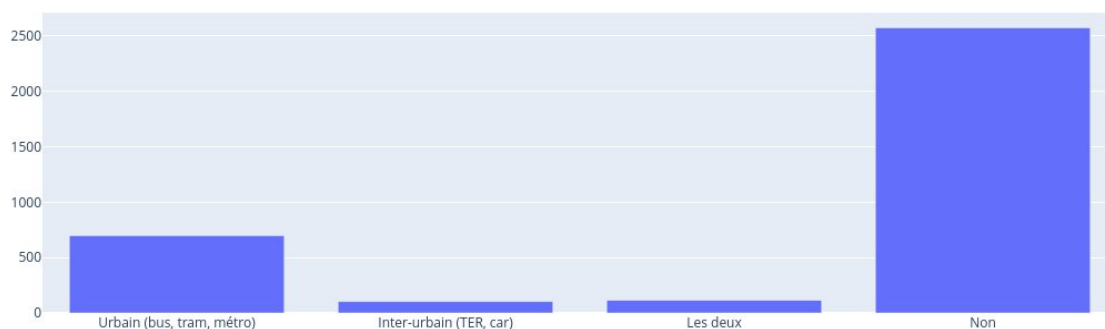
Avez-vous une voiture ou un deux-roues motorisé ?



Le taux d'abonnés au réseau de transport en commun est plus important chez les répondants non cyclistes (29,5%) que chez les répondants cyclistes (23,2%).

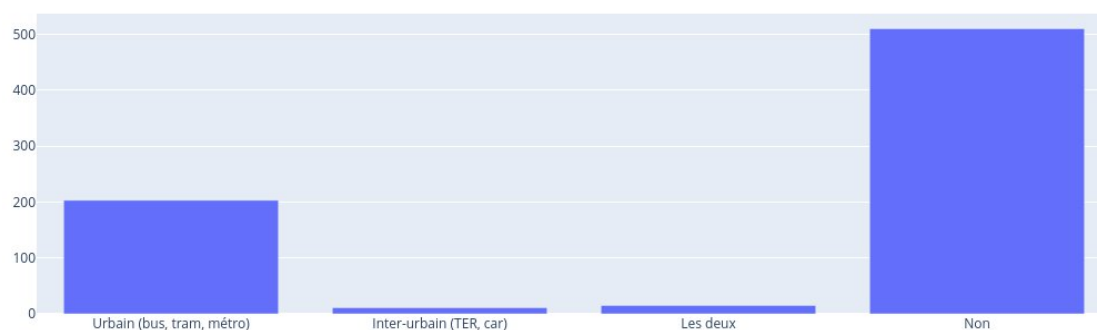
Répondant·e·s cyclistes

Avez-vous un abonnement de transports en commun ?



Répondant·e·s non cyclistes

Avez-vous un abonnement de transports en commun ?

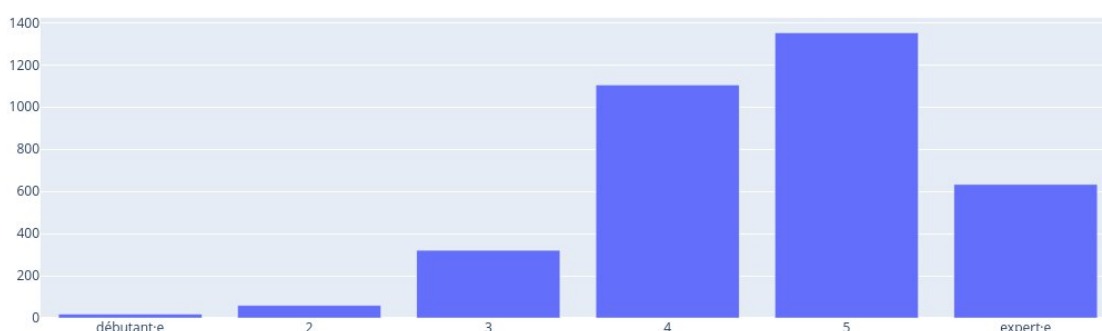


Analyse des réponses liées la pratique cyclable des répondants

On note une disparité entre cyclistes et non cyclistes sur le niveau d'expertise déclaré. Les cyclistes déclarent un niveau d'expertise supérieur à celui déclaré par les personnes ne pratiquant pas.

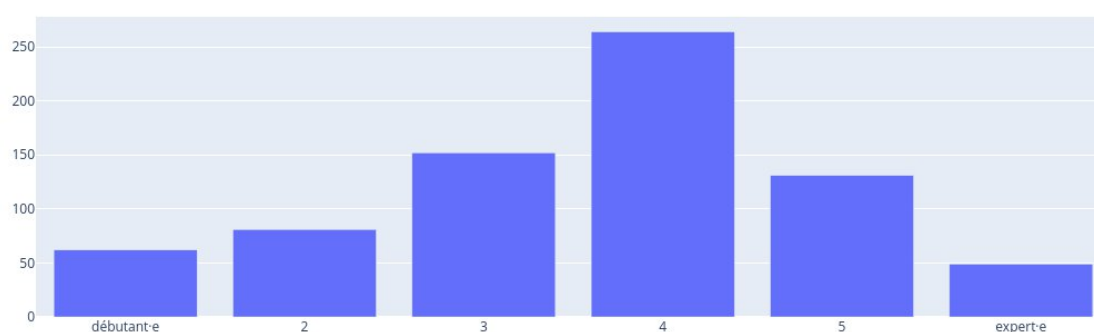
Répondant·e·s cyclistes

A vélo, vous diriez que vous êtes...



Répondant·e·s non cyclistes

A vélo, vous diriez que vous êtes...



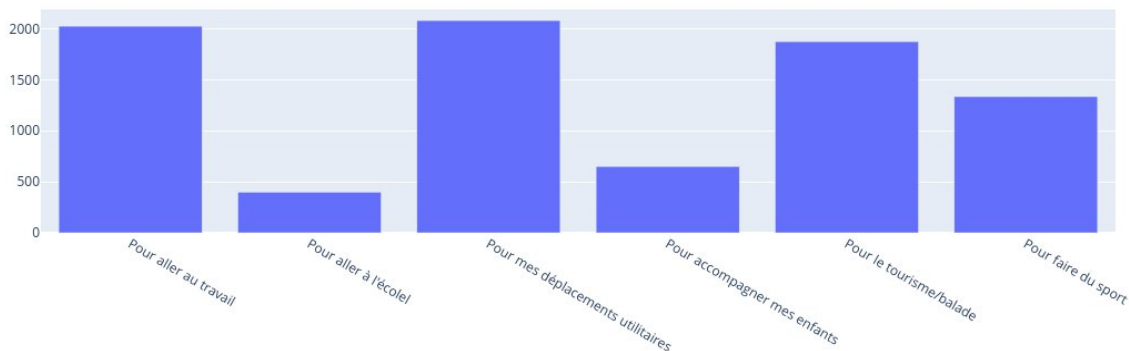
Analyse des réponses liées à la pratique cyclable des répondants cyclistes

A l'examen des réponses, il ressort que le vélo est essentiellement utilisé pour les motifs suivants : "déplacements utilitaires", "se rendre au travail". Viennent ensuite "Pour le tourisme/balade", "Pour faire du sport".

"Accompagner mes enfants" et "Pour aller à l'école" sont les motifs d'usage du vélo les moins souvent invoqués.

Répondant·e·s cyclistes

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



En très grande majorité (90%), les répondants utilisent un vélo personnel (mécanique à 60% et à assistance électrique dans 29% des réponses). Les répondants déclarent assez peu utiliser les vélos de location longue durée (4%) et en libre-service (4% également).

Répondant·e·s cyclistes

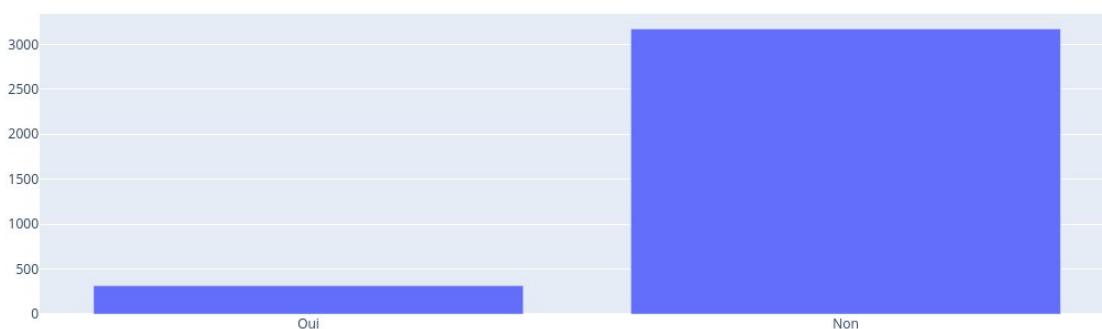
Votre vélo habituel est un...



9% des répondants déclarent être adhérent d'une association vélo.

Répondant·e·s cyclistes

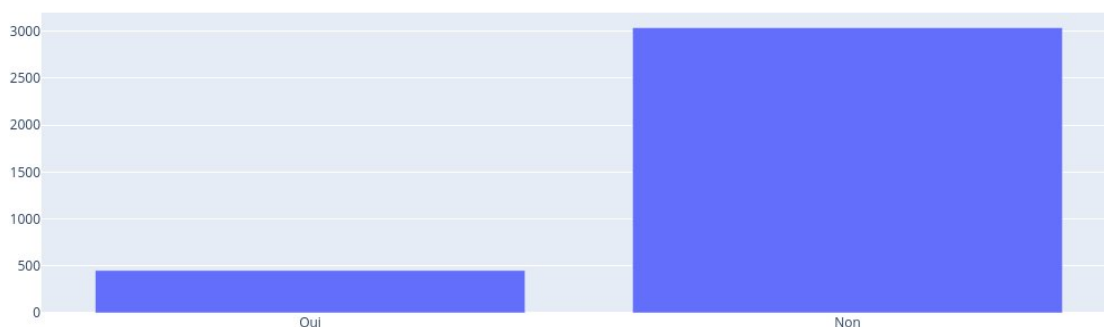
Êtes-vous adhérent·e d'une association d'usagers du vélo (réseau FUB) ?



13% des répondants déclarent avoir été victime d'un vol dans les 12 derniers mois.

Répondant·e·s cyclistes

Avez-vous été victime d'un vol de vélo ces deux dernières années ?

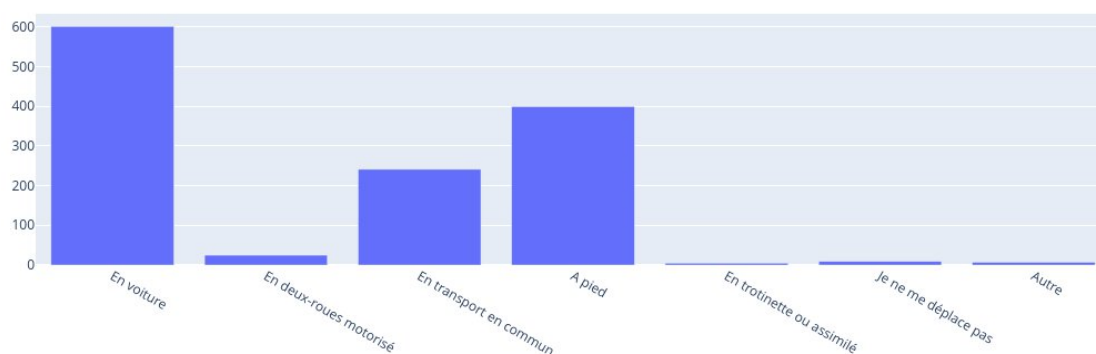


Analyse des réponses des répondants non cyclistes

Les modes de transport utilisés par les répondants non cyclistes sont dans cet ordre la voiture, la marche, les transport en commun. L'usage des deux roues motorisés et des EDPM est marginal dans les réponses.

Répondant·e·s non cyclistes

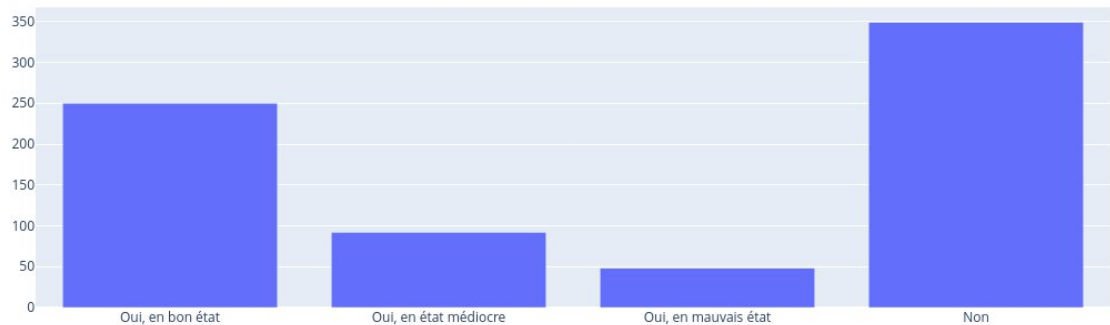
Comment vous déplacez-vous habituellement ?



53% des répondants non cyclistes déclarent posséder un vélo. Pour 19% d'entre eux, le vélo nécessiterait une remise en état pour pouvoir être utilisé.

Répondant·e·s non cyclistes

Possédez-vous un vélo ?



A la question "Pour quelles raisons ne faites-vous pas de vélo ? ", les répondants non cyclistes invoquent principalement :

- "Je ne me sens pas en sécurité" dans 50% des réponses
- "Pas assez d'aménagements cyclables" dans 39% des réponses
- "Vitesse des véhicules motorisés trop élevée" dans 21% des réponses
- "J'habite trop loin de mon travail" dans 19% des réponses
- "Trop de véhicules motorisés" dans 11% des réponses
- "Je n'ai pas de vélo" dans 11% des réponses
- "Je préfère utiliser ma voiture" dans 10% des réponses
- "Trop de pollution" dans 7% des réponses
- "Peur de me faire voler mon vélo" dans 6% des réponses
- "Mauvaises conditions météorologiques" dans 4% des réponses

Répondant·e·s non cyclistes

Pour quelles raisons ne faites-vous pas de vélo ?



Analyse des réponses aux questions liées à la violence motorisée

Parmi les 3487 réponses de cyclistes sur la Métropole Rouen Normandie, les répondants affirment avoir été confrontés aux situations suivantes dans les 12 derniers mois :

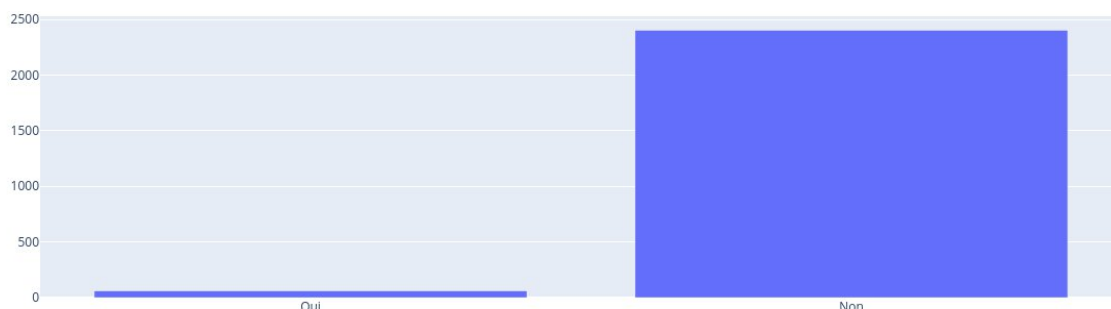
- Des faits de violence verbales sont mentionnés à 1984 reprises (dont 1294 fois sur une voie partagée avec les véhicules motorisés et 690 fois sur un aménagement cyclable)
- Vitesse et proximité dangereuse du conducteur est cité 1685 fois
- Refus de priorité et queue de poisson du conducteur est cité 1328 fois
- Des fait de violence physique (contact du véhicule ou mouvement du véhicule vers vous, coups ou tentative de coups) sont mentionnés à 445 reprises (dont 244 fois sur un aménagement cyclable et 201 fois sur une voie partagée avec les véhicules motorisés)

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



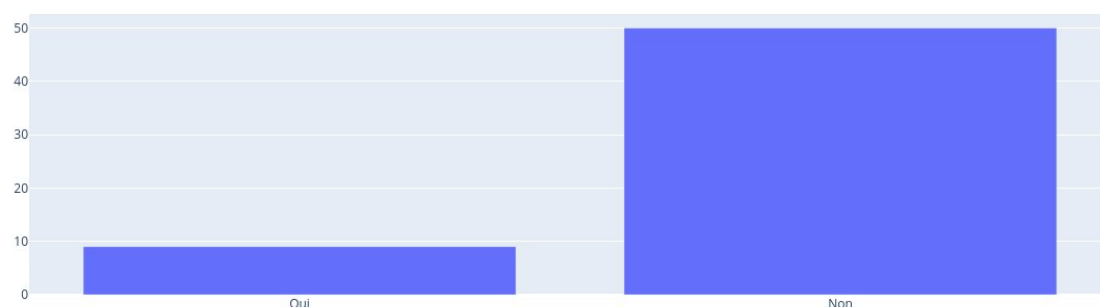
Ces situations ont donné lieu à 59 dépôts de plainte ou de main courante.

Est-ce que l'une de ces situations vous a amené à faire un dépôt de plainte/une main courante ?



Police et justice n'ont donné suite qu'à 9 de ces 59 dépôts de plainte ou de main courante.

La police ou la justice ont-elles donné suite à votre plainte ?



Conclusion

Comme à chaque édition, le baromètre vélo est riche d'information. Le volume de réponses croissant permet d'une part d'assurer la représentativité des contributions et d'autre part est le signe d'un engouement encore croissant pour le vélo et la besoin de faire progresser les conditions de circulation.

Sur cette édition, ce sont 51 des 71 communes de la Métropole Rouen Normandie qui ont été qualifiées et évaluées, ce qui couvre la majeure partie de son territoire et de sa population.

Les résultats sont contrastés. S'ils révèlent au niveau général une amélioration du climat cyclable, essentiellement dans les secteurs qui ont été récemment pourvus de nouveaux aménagements, le climat cyclable général reste encore, avec une certaine disparité, sur une tendance plutôt défavorable.

Les axes d'améliorations concernent essentiellement la résorption des discontinuités cyclables avec des zones particulièrement mal pourvues en aménagements, les sujets liés à la sécurité, avec en particulier les franchissements de coupures (Seine, axes et espaces routiers importantes ou faisceau ferroviaire, liaisons intercommunales rurales). Ainsi, les conditions de pratique semblent peu propices aux usagers les moins aguerris (débutant·e·s, jeunes, personnes âgées...) cantonnant la pratique aux profils sportifs ou d'habitué·e·s. Cela recoupe les motifs invoqués les plus fréquemment par les non pratiquants (manque d'aménagements cyclables, insécurité).

L'analyse des plus 4200 réponses reçues à baromètre vélo concernant les communes de la Métropole Rouen Normandie résonne avec les revendications que porte l'association Sabine. Les résultats du baromètre vélo sur la Métropole viennent donc légitimer les positions de l'association et renforcer son plaidoyer.