Cette ville du sud es cyclable de France, classement

Par **Xavier CADEAU**

Le 27 Septembre **2026** VÉLO QUOTIDIEN

On partage

Où fait-il vraiment bon pédaler en France ? Un ingénieur de l'École nationale des travaux publics de l'État (ENTPE) a noté, grâce au machine learning, chaque tronçon cyclable des plus grandes villes du pays. Verdict : une ville du sud rafle la première place, loin devant les habituées des palmarès. Surprenant ? Oui, et c'est sans doute là que ça devient intéressant.

Ville cyclable : un classement vélo de l'ENTPE qui note la France rue par rue

Grenoble est régulièrement en tête des classements des villes cyclables, mais pas cette fois

Du point de vue hexagonal, le **Baromètre des villes cyclables de la FUB**, lancé en 2017, sert de référence pour savoir où il fait bon rouler. En 2025, Grenoble, Rennes et Strasbourg occupaient le podium des grandes villes. Cette fois, le classement vient d'ailleurs : de l'École nationale des travaux publics de l'État (ENTPE), à Vaulx-en-Velin, près de Lyon.

Derrière ce palmarès, on trouve le travail de fin d'études de Tristan Lemoalle, réalisé au sein du laboratoire Énergie et Mobilité (EMob-Lab) de l'école. Ce mémoire lui a d'ailleurs valu le **prix 2026 « Citec Mobility Solutions »**. Remis par le bureau d'études Citec, ce prix distingue le meilleur travail de fin d'études de la majeure Mobilité et transport.

Comment mesure-t-on la cyclabilité d'une ville ?

La cyclabilité, c'est la capacité d'une rue ou d'un réseau à offrir des conditions de circulation sûres et confortables à vélo. Problème : une bonne partie de cette notion relève du ressenti. « *La cyclabilité est un objet difficile à mesurer en raison de sa dimension subjective* », reconnaît Tristan Lemoalle.

Machine learning

Tristan Lemoalle, ingénieur doctorant à l'ENTPE

Pour contourner l'obstacle, l'ingénieur a croisé des données ouvertes, issues notamment de l'IGN et d'OpenStreetMap, avec un sondage en ligne. Les répondants devaient noter 17 photos d'aménagements, puis classer les critères qui comptent le plus à leurs yeux.

Ces réponses ont servi à entraîner un modèle d'apprentissage automatique. Le programme attribue ensuite une note sur 5 à chaque tronçon du réseau, en fonction de quatre critères :

le type d'aménagement (piste séparée, bande cyclable, voie partagée…) ;
la pente ;
l'exposition au trafic motorisé ;
l'environnement urbain (végétation, éclairage…).

La note d'une ville correspond à la moyenne de ses tronçons, pondérée par leur longueur. Selon l'ENTPE, la démarche se veut complémentaire de celle de la FUB, qui repose uniquement sur les réponses des usagers.

« *Elle permet d'évaluer la cyclabilité à l'échelle de chaque rue, et non simplement d'une ville ou d'une agglomération. Elle apporte ainsi un éclairage différent, mais complémentaire, au Baromètre des villes cyclables* », détaille l'ingénieur doctorant.

Le classement des villes cyclables, de la 27e à la 1re place

Le classement diffusé par l'ENTPE porte sur 27 grandes villes de France métropolitaine. Les écarts sont parfois minces : plusieurs villes ne sont séparées que par un ou deux centièmes. On remonte la liste en partant du bas.

De la 27e à la 19e place

Il y a des Pony Bikes à Limoges © Pony Bikes

Limoges ferme la marche, seule ville sous la barre des 2,9/5. Toulouse et Clermont-Ferrand complètent le trio de queue. Un résultat qui tranche avec le **Baromètre vélo 2025** : la FUB y saluait justement les progrès de Clermont-Ferrand (+25 %) et de Toulouse (+15 %).

27e : Limoges (2,85/5)
26e : Toulouse (2,96/5)
25e : Clermont-Ferrand (3,05/5)
24e : Le Havre (3,12/5)
23e : Saint-Étienne (3,13/5)
22e : Brest (3,19/5)
21e : Lille (3,21/5)
20e : Villeurbanne (3,29/5)
19e : Saint-Denis (3,35/5)

De la 18e à la 10e place

Lyon

C'est dans ce milieu de tableau que l'on retrouve plusieurs habituées des palmarès. Strasbourg, sur le podium du Baromètre vélo 2025, ne pointe qu'au 11e rang. Rennes, deuxième de ce même baromètre, se classe 18e. Encore plus curieux : Marseille devance Lyon, Nantes et Rennes !

18e : Rennes (3,41/5)
17e : Nantes (3,41/5)
16e : Le Mans (3,43/5)
15e : Lyon (3,43/5)
14e : Marseille (3,44/5)
13e : Tours (3,47/5)
12e : Aix-en-Provence (3,48/5)
11e : Strasbourg (3,49/5)
10e : Bordeaux (3,52/5)

De la 9e à la 4e place

Angers

Grenoble, souvent en tête du Baromètre vélo, doit ici se contenter de la 9e place. Juste devant, Angers, Montpellier et Dijon se tiennent en un centième. Toulon et Nice s'installent aux portes du podium. Ce ne sont pourtant pas les villes qu'on citerait instinctivement pour la qualité de leur réseau cyclable.

9e : Grenoble (3,52/5)
8e : Angers (3,53/5)
7e : Montpellier (3,53/5)
6e : Dijon (3,54/5)
5e : Nice (3,55/5)
4e : Toulon (3,61/5)

Le podium : Paris, Reims et...

Reims, sa cathédrale, ses maisons de Champagne et ses vélos en libre-service © Romain Ruiz

3e : Paris (3,66/5). La capitale est sur la dernière marche du podium. On doit reconnaître que la municipalité parisienne a consacré d'importants efforts à rendre la ville cyclable. Dans le Baromètre vélo 2025, la rue de Rivoli figurait parmi les aménagements récents les plus salués par les usagers.

2e : Reims (3,77/5). Première surprise. On sort le champagne ? Dans les données de la FUB (édition 2021) reprises dans le mémoire à titre de comparaison, Reims n'occupait que le 19ᵉ rang sur 29 villes.

Et la ville la plus cyclable de France est...

Nîmes ! La « Rome française » prend la première marche du podium avec 3,89 sur 5, et plus d'un dixième de point d'avance sur Reims. Dans ces mêmes données de la FUB, la préfecture du Gard figurait pourtant à l'avant-dernière place, juste devant Marseille.

Nîmes, ville la plus cyclable de France ? Un classement à lire avec du recul

Voir Nîmes devancer Grenoble ou Strasbourg a de quoi surprendre. On a essayé de comprendre, et pour cela, il faut se plonger dans le mémoire, consultable en ligne. Celui-ci réserve quelques nuances.

Trois méthodes, trois classements

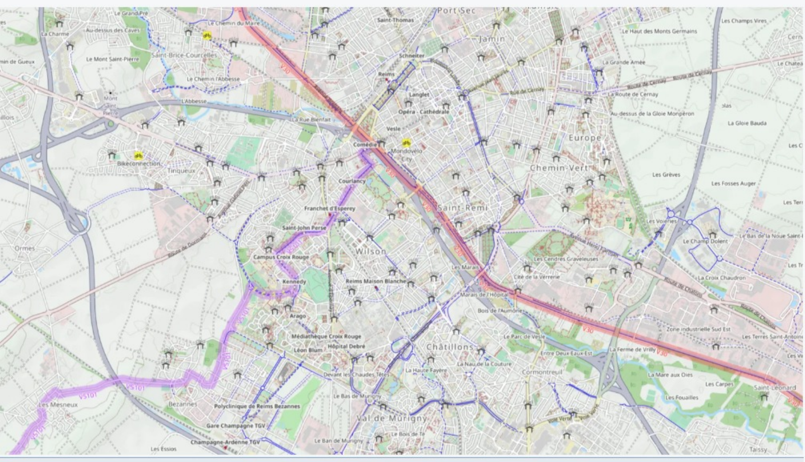
Tristan Lemoalle n'a pas testé une seule méthode, mais trois. La première reprend un indice existant, celui de Grigore et al. (2019). La deuxième repose sur un arbre de décision construit « à la main », à partir du sondage et d'observations sur le terrain. La troisième confie ce travail au machine learning.

citec
Prix Citec Mobility Solutions : une approche innovante au service de l'aménag
Citec - Solutions en mobilité
Mesurer la cyclabilité
P itec Mobility Solutions
Regarder sur YouTube

Le classement diffusé correspond à cette troisième méthode. Or, dans sa conclusion, l'auteur estime que l'approche automatique « *présente certains défauts* » et qu'une étude plus approfondie est nécessaire. Selon lui, l'approche la plus pertinente reste l'arbre de décision manuel.

Avec cette méthode manuelle, le podium devient Paris (2,74/5), Reims (2,69/5) et Strasbourg (2,66/5). Nîmes recule au 16ᵉ rang sur 29. Avec l'indice de Grigore, elle tombe à la 28ᵉ place, et Grenoble reprend la tête.

Des rues calmes, même sans piste cyclable



Le centre-ville de Reims sur OpenCycleMap © OpenStreetMap

Le mémoire signale aussi un biais du modèle automatique. Pour juger de la séparation avec le trafic, il s'appuie sur la vitesse de circulation plutôt que sur le type d'aménagement. Résultat : beaucoup de segments sans infrastructure cyclable obtiennent 4 étoiles, dès lors que la vitesse moyenne y est faible.

L'auteur le reconnaît, ce modèle « *est plus généreux dans sa notation* ». Autrement dit, la note mesure la qualité moyenne des rues, pas l'étendue du réseau cyclable ni la part des trajets faits à vélo. Une ville aux rues calmes peut donc bien s'en sortir, même avec très peu d'aménagements dédiés.

Un sondage très lyonnais

Enfin, le modèle a été entraîné sur les réponses de 220 personnes, soit 3 740 notes de photos. Diffusé via les listes de l'ENTPE, le sondage a surtout touché des étudiants (75,5 %) de moins de 24 ans, habitant la métropole de Lyon.

L'intéressé l'admet : l'échantillon n'est « *pas suffisamment représentatif des usagers moyens des villes françaises* ». Il évoque aussi des critères à ajouter, comme les intersections ou la continuité des itinéraires. Détail supplémentaire, le mémoire compte 29 villes, dont Amiens et Annecy (3,14/5 chacune), absentes du classement diffusé.

Un outil pour les collectivités, et une version 2027 en préparation

Au-delà du palmarès, l'ENTPE met en avant l'usage de l'outil par les collectivités, y compris les plus petites. « *Il suffit d'entrer le nom d'une ville dans le programme pour obtenir une note globale, mais aussi une cartographie détaillée, rue par rue* », explique Tristan Lemoalle.

Dans ce classement des villes cyclables, Strasbourg n'est qu'à la 11e place

Un code couleur permet ensuite de repérer les tronçons problématiques. « *L'idée n'est pas de pointer du doigt certaines villes, mais de leur permettre de mieux comprendre le ressenti des usagers* », souligne le lauréat.

Désormais doctorant à l'ENTPE, Tristan Lemoalle poursuit ses travaux pour mieux considérer les **territoires ruraux**. À terme, il espère prédire l'aménagement cyclable le plus adapté à chaque tronçon. « *En poursuivant cette dynamique, nous pourrons proposer une nouvelle version du classement en 2027* », conclut-il.

Si ce type de classement vous intéresse, on avait évoqué la semaine dernière un autre palmarès, fondé cette fois sur l'avis des habitants : **de Cambridge à Marrakech, le classement 2026 des villes cyclables**. Vous pourriez également être intrigué par l'**index vélo au Royaume-Uni**.

Vous roulez à Nîmes, à Limoges ou dans l'une des 27 villes du classement ? Ce palmarès colle-t-il à votre expérience du quotidien ? Dites-le-nous **en commentaire de cet article**.