

2,5 % des actifs des Hauts-de-France se rendent au travail à vélo

Insee Analyses Hauts-de-France • n° 203 • Décembre 2025



 **PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

En 2022, 2 207 400 actifs résident dans les Hauts-de-France et se déplacent pour rejoindre leur lieu de travail **situé à moins de 100 km** ► **champ** ; 2,5 % d'entre eux s'y rendent à vélo ► **figure 1**. Ces 55 200 cyclistes travaillent en moyenne à 4,2 km de leur domicile. L'usage du vélo est moins développé dans la région qu'en France de province (3,5 %).

Dans un contexte de lutte contre le changement climatique, diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES) des navettes domicile-travail constitue un enjeu majeur des politiques publiques. Pour les actifs se déplaçant pour rejoindre leur travail, les émissions issues des trajets domicile-travail représentent 38 % de l'objectif de deux tonnes de CO₂ par an et par habitant à l'horizon 2050, fixé en 2015 dans les accords de Paris.

Si les freins à l'usage du vélo peuvent être nombreux, certaines mesures ont pu faciliter l'utilisation du vélo en tant que mode de transport principal au cours des dernières années. Tout d'abord, le développement de la voirie cyclable et des abris vélos participe à la sécurisation des déplacements et à la lutte contre le vol. De même, la mise en place d'abris vélos en gare permet de favoriser les déplacements multimodaux. Ensuite, les vélos en libre-service et les locations de vélos se développent. D'autres politiques telles que la promotion d'une culture du vélo (Savoir Rouler à Vélo, Mai à vélo...) et des mesures incitatives, notamment fiscales, ou

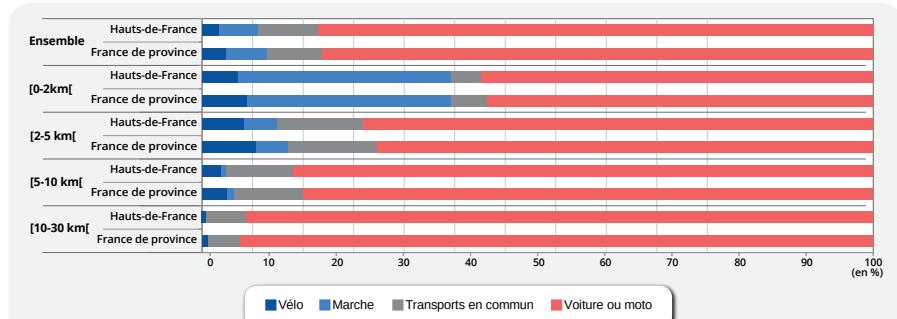
En 2022, 2,5 % des actifs des Hauts-de-France se déplacent à vélo pour se rendre au travail, soit moins qu'en France de province (3,5 %). Le recours au vélo est plus fréquent chez les hommes, les moins de 20 ans, les plus diplômés et les cadres. Il est également plus répandu dans certaines agglomérations denses où les faibles distances domicile-travail et les voiries cyclables développées favorisent les déplacements à vélo. À l'inverse, les actifs habitant dans les zones rurales utilisent moins le vélo, notamment du fait de distances plus longues et de moindres aménagements cyclables. De même, dans le sud de la région, les déplacements sont plus longs et plus souvent effectués en transports en commun du fait des navettes vers l'Île-de-France.

des aides financières (par exemple, le forfait mobilités durables, le Fonds Vert et le Fonds de mobilité active) ont également été mises en place. Au-delà des politiques publiques, le développement des vélos à assistance électrique ou la crise de la Covid-19 ont aussi contribué à la hausse du recours au vélo.

Les distances plus longues n'expliquent que partiellement le moindre usage du vélo

Parmi les actifs travaillant à moins de 2 km de leur domicile, 31,7 % marchent et 5,3 % se déplacent à vélo. La part des actifs utilisant le vélo est la plus élevée entre 2 km et 5 km (6,2 %) et elle diminue au-delà de 5 km.

► 1. Répartition par mode de transport principal selon les tranches de distance domicile-travail, dans les Hauts-de-France et en France de province



Lecture : 5,3 % des actifs en emploi résidant dans les Hauts-de-France à moins de 2 kilomètres de leur lieu de travail s'y rendent à vélo.

Champ : Actifs en emploi résidant dans la région Hauts-de-France et se déplaçant pour aller travailler.

Source : Insee, recensement de la population 2022.

Encadré 1 : Le report modal de 97 100 usagers de la voiture ou de la moto pourrait diminuer les émissions de GES issues des déplacements domicile-travail de 1,8 %

Le plan vélo prévu par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019 a pour objectif de tripler la part du vélo parmi l'ensemble des déplacements en France entre 2019 et 2024. Multiplier par 3 le taux observé en 2019 pour les déplacements domicile-travail de France métropolitaine reviendrait à passer de 2,5 % de cyclistes en 2019 à 7,5 %, soit une hausse de 5,0 points. Dans les Hauts-de-France, cette hausse reviendrait à passer de 1,9 % de cyclistes en 2019 à 6,9 %. En 2022, la proportion reste éloignée de l'objectif.

En 2022, 817 400 actifs habitant la région résident à moins de 10 km de leur lieu de travail et s'y rendent en voiture ou à moto, soit 37 % des actifs. Pour atteindre cet objectif de 6,9 % de cyclistes, il faudrait que 97 100 actifs supplémentaires utilisent le vélo, soit 12 % des actifs se déplaçant à moins de 10 km en voiture ou à moto. Sous ces hypothèses, les émissions de GES issues des déplacements domicile-travail diminueraient de près de 30 000 tonnes d'équivalent CO₂ par an (-1,8 %), soit plus que les émissions domicile-travail des actifs résidant dans la CA d'Amiens métropole.

Ces actifs qui se rendent au travail en voiture ou à moto et pour lesquels la distance permettrait l'usage du vélo sont plus nombreux parmi les seniors, les moins diplômés, les agriculteurs, les chefs d'entreprise et les femmes. La part de ces actifs est plus élevée parmi les habitants de certains EPCI denses, notamment sur la Côte d'Opale (EPCI de Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, Montreuil-sur-Mer) et dans ceux d'Amiens, Laon, Saint-Quentin et Soissons ► figure 2. Ainsi, cette part est importante dans une partie des EPCI où le taux d'usage du vélo est déjà élevé, tels que ceux d'Amiens, Calais ou Montreuil-sur-Mer.

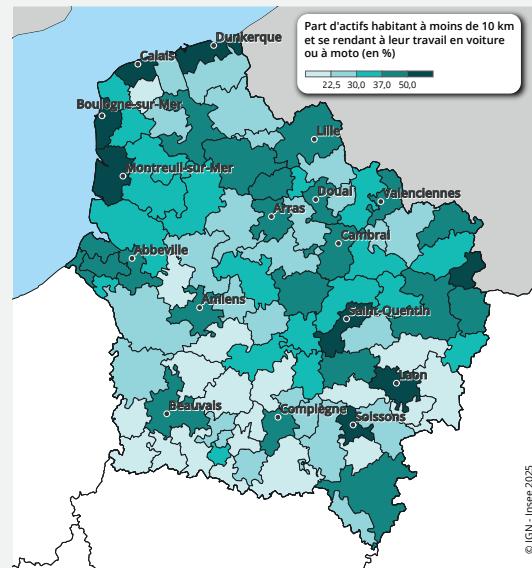
Toutefois, ces distances n'expliquent que partiellement le moindre usage régional : les actifs des Hauts-de-France se déplacent moins à vélo qu'en France de province quelle que soit la distance domicile-travail.

Les hommes, les moins de 20 ans, les plus diplômés et les cadres utilisent plus souvent le vélo

Les hommes recourent davantage au vélo que les femmes (3,0 % contre 2,0 %) ► figure 3, et ils utilisent davantage la voiture ou la moto. Les femmes marchent ou se déplacent en transports en commun plus souvent. Elles parcourent en moyenne des distances plus faibles. Par ailleurs, les actifs ayant des enfants (en couple ou en famille monoparentale) empruntent moins le vélo qu'en moyenne (respectivement 2,1 % et 1,9 %). L'accompagnement des enfants à leur lieu de garde, leur établissement scolaire ou leurs activités peut en effet rallonger les distances à parcourir et engendrer des frais comme l'achat d'un vélo cargo.

Les actifs de 15 à 19 ans se rendent plus fréquemment au travail à vélo que leurs ainés (4,8 %, soit deux fois plus que les actifs âgés de 20 ans ou plus). Le recours au vélo varie peu aux âges plus élevés. Les plus jeunes parcourent des distances en moyenne plus courtes et utilisent plus le vélo quelle que soit la distance. Seule la moitié emprunte la voiture : les plus

► 2. Part d'actifs habitant à moins de 10 km et se rendant à leur travail en voiture ou à moto, par EPCI



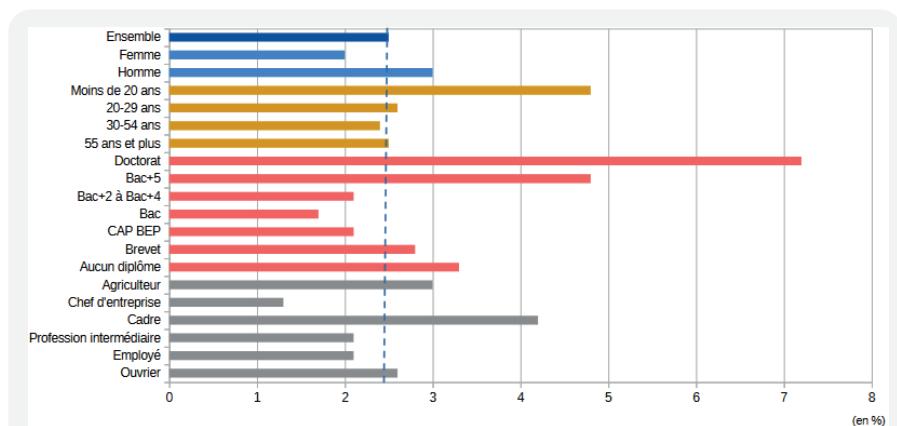
© INSEE - Insee 2025

Lecture : 64,0 % des actifs résidant dans la Communauté d'agglomération Grand Calais Terres et Mers habitent à moins de 10 km de leur lieu de travail et se rendent au travail en voiture ou à moto.

Champ : Actifs en emploi résidant dans la région Hauts-de-France et se déplaçant pour aller travailler.

Source : Insee, recensement de la population 2022.

► 3. Taux de recours au vélo selon le sexe, l'âge, le niveau de diplôme et la catégorie socio-professionnelle des actifs des Hauts-de-France



Lecture : 4,8 % des actifs en emploi âgés de moins de 20 ans et résidant dans les Hauts-de-France se déplacent à vélo pour se rendre sur leur lieu de travail, contre 2,5 % de l'ensemble des actifs de la région.

Champ : Actifs en emploi résidant dans la région Hauts-de-France et se déplaçant pour aller travailler.

Source : Insee, recensement de la population 2022.

jeunes disposent moins souvent du permis ou d'un véhicule du fait de leur âge et de leurs plus fortes contraintes financières.

Les plus diplômés se déplacent également plus souvent à vélo : 4,8 % des titulaires d'un Bac+5 et 7,2 % des titulaires d'un doctorat vont travailler à bicyclette. Les non diplômés utilisent plus fréquemment le vélo qu'en moyenne, notamment du fait de distances plus faibles à parcourir. Enfin, les cadres recourent plus au vélo que les autres catégories socioprofessionnelles. Les actifs

travaillant dans les secteurs de l'agriculture, l'administration publique ou l'enseignement se déplacent plus souvent à vélo.

Les actifs résidant dans les pôles et dans les communes les mieux équipées en voies cyclables rejoignent plus fréquemment leur travail à vélo

Le recours au vélo pour les déplacements domicile-travail varie selon les caractéristiques du territoire. Les actifs

résident dans les **pôles des aires d'attraction des villes** (AAV) utilisent plus fréquemment le vélo, en particulier dans les aires de grande taille. Ainsi, 4,2 % des actifs habitant dans un pôle rejoignent leur lieu de travail à vélo, avec une part plus élevée lorsqu'ils effectuent des trajets au sein de ce pôle (5,7 %). À l'inverse, seuls 1,2 % des actifs vivant dans les **couronnes** ou dans des communes hors de l'influence des pôles recourent au vélo, notamment du fait de trajets plus longs.

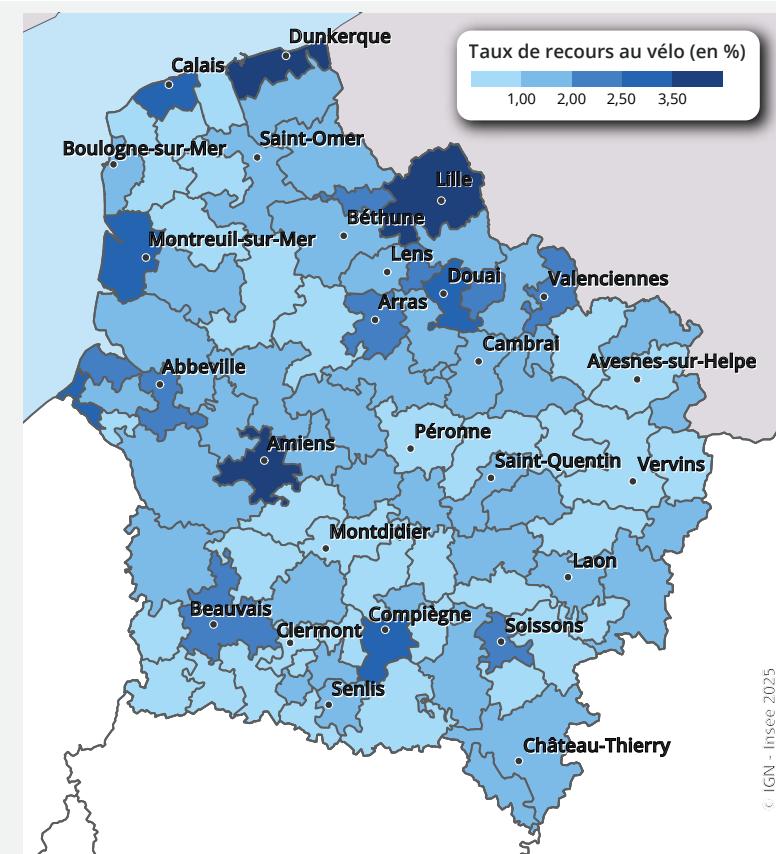
Plus la **voie est cyclable** dans leur commune de résidence, plus les actifs rejoignent leur travail à vélo. Ainsi, dans les communes où moins de 2 % de la voirie est cyclable, seul 0,9 % d'actifs se déplacent à vélo, contre 6,1 % lorsque cette part dépasse 25 % de la voirie communale.

Le faible usage du vélo des actifs des Hauts-de-France ne s'explique qu'en partie par leurs caractéristiques et leur localisation

Les caractéristiques individuelles, les distances domicile-travail, la densité de population et la présence de pistes cyclables influent sur la probabilité de se rendre au travail à vélo. Certains de ces facteurs sont très liés. Ainsi, les jeunes et les cadres vivent plus souvent dans les pôles, où les voies cyclables sont plus développées, et ils parcouruent des distances moindres. Les usages du vélo plus importants pour les cadres et les jeunes s'expliquent donc en partie par les distances et les caractéristiques des territoires. Mais toutes choses observées égales par ailleurs, parmi les actifs travaillant à moins de 30 km, avoir moins de 20 ans augmente de 2,2 points la probabilité de se déplacer à vélo par rapport aux 30-54 ans, tandis qu'être âgé de 55 ans ou plus la réduit de 0,3 point. De même, être cadre augmente de 2,7 points la probabilité d'être cycliste par rapport aux professions intermédiaires, tandis qu'appartenir aux autres catégories socioprofessionnelles la diminue. Devoir parcourir une distance de 2 km à moins de 5 km augmente de 3,0 points la probabilité d'utiliser le vélo par rapport à un trajet inférieur à 2 km, tandis que cette probabilité diminue fortement au-delà de 5 km.

Au-delà de ces caractéristiques, d'autres freins existent au niveau individuel ou territorial : éventuels détours, horaires nocturnes, état de santé, dénivelé... Le faible taux d'usage du vélo dans la région ne s'explique que pour moitié par les caractéristiques des actifs et leur localisation : à caractéristiques identiques, les actifs des Hauts-de-France se rendent moins au travail à vélo que ceux de France de province.

► 4. Taux de recours au vélo par EPCI



© IGN - Insee 2025

Les actifs habitant dans l'agglomération d'Amiens ou dans la Métropole de Lille se déplacent plus souvent à vélo

Le recours au vélo est plus fréquent dans les Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) denses. En effet, la proximité entre le domicile et le travail ainsi que les voiries cyclables développées favorisent ce mode de transport.

Les actifs de la Communauté d'agglomération (CA) d'Amiens Métropole recourent le plus au vélo dans la région (6,3 %), devant ceux de la Métropole Européenne de Lille (MEL) (5,1 %) ► figure 4. Dans ces deux territoires, et en particulier à Lille, le réseau cyclable est très développé ► encadré 2 et la part de cadres plus élevée. Les actifs habitant Amiens Métropole utilisent toutefois plus fréquemment le vélo : ils vivent plus souvent à proximité de leur lieu de travail, et contrairement aux actifs de la MEL, ils ne bénéficient pas du tram et du métro, qui sont une alternative au vélo. Ils utilisent ainsi moins les transports en commun (13,0 % contre 19,2 %).

Les actifs d'autres EPCI denses ont un recours au vélo supérieur à la moyenne régionale : en premier lieu dans celui de Dunkerque (3,7 %), suivi de ceux de Douai (2,9 %), Calais (2,8 %) et Compiègne (2,8 %). Les caractéristiques de leurs actifs et la cyclabilité de leur voirie favorisent cette pratique. Le recours au vélo est également fréquent dans un autre EPCI du littoral : la CA des Deux Baies en Montreuilsois (3,0 %). Elle ne dispose pas de voiries cyclables très développées, mais la VéloMaritime, qui offre une continuité cyclable sur un axe stratégique et sur une longue distance, peut contribuer à cette part élevée de cyclistes.

Les actifs résidant dans les EPCI ruraux et au sud de la région utilisent moins le vélo

Dans plus de 8 EPCI sur 10, la part d'actifs allant travailler à vélo n'excède pas 2 % et pour 4 sur 10, 1 %. Ces territoires sont pour la plupart peu denses. Les actifs y parcourent de longues distances domicile-travail et la voirie y est peu cyclable. De plus, le relief plus vallonné au sud de l'Aisne et dans la Thiérache peut dissuader les actifs d'utiliser le vélo.

Dans la majorité des EPCI de l'Oise, les actifs se déplacent peu à vélo. Les nombreux navetteurs vers l'Île-de-France parcouruent des distances plus longues et recourent plus fréquemment aux transports en commun (jusque plus d'un quart dans la communauté de communes (CC) de l'Aire Cantilienne et dans la CA de Creil Sud Oise). Malgré l'urbanisation de ces territoires, la voirie y est peu cyclable et certaines zones présentent un relief plus vallonné, notamment au sud de Beauvais.

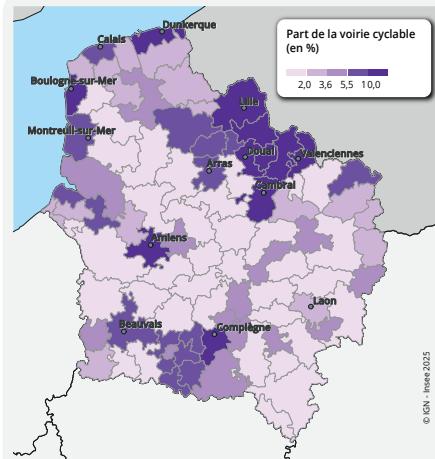
Enfin, les taux d'usage du vélo sont inférieurs à la moyenne régionale dans certains EPCI relativement denses, tels que la CA de Lens-Liévin et d'autres EPCI périurbains proches de la MEL. Dans la CA du Boulonnais, seuls 1,5 % des actifs utilisent le vélo, alors que la part de voirie cyclable y est comparable à celle d'Amiens Métropole. L'usage du vélo y est plus faible qu'attendu au vu des caractéristiques de la population, et notamment de leurs distances domicile-travail relativement faibles. Le dénivelé plus important pourrait expliquer en partie ce moindre recours. ●

**Amélie Fiévet, Bruno Hadot,
Solenne Hilary, Insee Hauts-de-France**

Retrouvez les données associées à cette publication sur insee.fr.

Encadré 2 : La meilleure cyclabilité de France de province

► 5. Part de la voirie cyclable par EPCI



Lecture : 19,5 % de la voirie de la Métropole Européenne de Lille est cyclable.

Source : OpenStreetMap juin 2024 – Base nationale des aménagements cyclables, traitements Vélo&territoires.

► Définitions

Une **aire d'attraction des villes** est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'un **pôle** de population et d'emploi, d'éventuels pôles secondaires, et d'une **couronne**, composée de communes dont au moins 15 % des actifs travaillent dans le pôle.

La **part de voirie cyclable** correspond à la longueur de voirie cyclable – aménagements cyclables (pistes cyclables, bandes cyclables...), zones piétonnes et zones de rencontre (zones affectées à la circulation de tous les usagers) – rapportée à la longueur de voirie potentiellement cyclable (i.e. voirie hors autoroutes, voies rapides et bretelles d'accès).

► Champ

Actifs en emploi qui se déplacent pour aller travailler à moins de 10 km à pied, à moins de 30 km en vélo ou à moins de 100 km pour les autres modes de transport (soit 93 % des actifs en emploi).

► Méthodologie

Des régressions aux niveaux individuel et territorial ont été réalisées afin d'expliquer l'usage du vélo pour se rendre au travail en fonction des caractéristiques individuelles (sexe, âge, catégorie socioprofessionnelle...), de la distance domicile-travail et de l'environnement (part de voies cyclables, nombre d'actifs résidents par km²...).

► Sources

Le recensement de la population (RP) 2022 permet de connaître les lieux de domicile et de travail des navetteurs, leurs caractéristiques, celles de leur emploi, ainsi que le mode de transport utilisé. Il est enrichi de multiples sources afin de calculer les distances et les émissions de gaz à effet de serre en équivalent CO₂ « du réservoir à la roue » issues de ces trajets. Le RP ne permet de connaître que la situation au moment de la réponse à cette enquête réalisée en janvier et février de chaque année, or l'usage du vélo peut varier au cours de l'année. Seul le mode de transport principal y est renseigné : la multimodalité ne peut être étudiée ici.

Il n'est pas possible de réaliser d'évolution par rapport à la publication précédente ► [pour en savoir plus \[1\]](#).

Les données sur la voirie proviennent des Atlas régionaux de Vélo&Territoires. Les longueurs de voiries cyclables sont calculées à partir des données déclaratives d'OpenStreetMap datées de juin 2024 et retraitées par GéoVélo (Base nationale des aménagements cyclables). Celles de la voirie potentiellement cyclable sont calculées à partir de la BD Topo IGN.

► Pour en savoir plus

- [1] « [Dans les Hauts-de-France, des déplacements domicile-travail plus émetteurs de CO₂](#) », Insee Analyses Hauts-de-France n° 157, septembre 2023
- [2] [Atlas régionaux de Vélo&Territoires](#)

