



Association Mobil'idées

10 rue Roumanille

05000 Gap

contact@mobilidees.org

www.mobilidees.org

07 81 96 04 30

Compte-rendu du diagnostic participatif de la cyclabilité à Gap



Février 2018

[Diagnostic effectué de juin 2016 à janvier 2017]

1 TABLE DES MATIERES

2	AVANT-PROPOS.....	3
3	RÉSULTATS.....	4
3.1	Méthodologie	4
3.2	Analyse des resultats	5
3.2.1	Les problèmes localisés de circulation	5
3.2.2	Les problèmes localisés de stationnement en vélo.....	9
3.2.3	Autres réponses au diagnostic	10
4	PRINCIPAUX PROBLÈMES ET PROPOSITIONS DE RÉOLUTION	11
4.1	La rue Carnot	11
4.2	Rond-point du Cèdre (des Vaches)	12
4.3	Le cours Ladoucette.....	13
4.4	Les stationnements sécurisés de vélo en points multimodaux	14
4.5	Les stationnements ponctuels de vélo en centre-ville	14
4.6	Le boulevard Georges Pompidou.....	15
4.7	Le rond-point de Botanic	15
4.8	Traversée cyclable de l'avenue d'Embrun	16
5	CONCLUSION.....	17
6	ANNEXES	18

2 AVANT-PROPOS

L'association Mobil'Idées a été créée en 2008 dans le but d'agir dans les Hautes-Alpes pour développer les alternatives à la voiture individuelle, notamment l'usage du vélo. Les actions sont nombreuses : atelier de réparation participatif, ateliers mobiles, organisation d'événements, sensibilisation du public et des scolaires, etc. Elle compte aujourd'hui plus de 350 adhérents.

L'association a voulu savoir quels pouvaient être les freins à la pratique du vélo par les Gapençais, et avoir le retour des usagers sur leur pratique. Dans ce but, elle a lancé à l'occasion du Festiv'Idées 2016 (festival du vélo à Gap) un questionnaire sur son site internet (www.mobilidees.org) en vue d'élaborer un diagnostic de la cyclabilité de la ville.

Le questionnaire a été en ligne de juin 2016 à janvier 2017. 89 réponses ont été recueillies. Les membres de l'association Mobil'Idées ont traité en concertation les données et en ont dégagé des pistes de réflexion en vue de rendre les déplacements en vélo plus agréables et plus sécurisés, avec la volonté sous-jacente de lever les obstacles à une pratique plus généralisée du vélo dans la ville.

Par ailleurs, l'étude menée par Mobil'Idées fait écho à une étude nationale, lancée par la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette, principale association française de promotion du vélo au quotidien) lancée de septembre à novembre 2016. Plus de 113000 réponses à cette étude, nommée « Baromètre des villes cyclables », ont pu être récoltées, dont 306 pour la ville de Gap. Les résultats communaux ne seront connus qu'en mars 2018, mais déjà des résultats nationaux sont annoncés, qui confirment notamment les inquiétudes des cyclistes gapençais en ce qui concerne la sécurité. Ainsi, à titre d'exemple, ce sont à l'échelle nationale 41 % des cyclistes qui disent ne pas se sentir en sécurité en vélo.

Dans un premier temps, l'étude des réponses au questionnaire fait ressortir 83 problèmes localisés dans la ville (qui concernent une rue, une zone ou un carrefour précis) et trois problèmes plus généraux. Dans les 83 problèmes localisés, deux grands thèmes sont ressortis : celui du stationnement des vélos et celui de la circulation.

Dans un deuxième temps, l'association Mobil'Idées a élaboré des propositions concernant les sept points noirs de la ville à vélo, identifiés comme tels grâce au diagnostic et aux propos échangés avec les usagers de la bicyclette.

3 RÉSULTATS

3.1 METHODOLOGIE

L'enquête se composait de quatre questions ouvertes, portant sur la localisation du problème (à l'aide d'une carte interactive), le problème soulevé, ainsi que les éventuelles propositions pour y remédier (*cf annexe*). Chaque problème devait être localisé sur la carte interactive ; par conséquent la carte s'enrichissait au fur et à mesure des réponses des participants.

89 réponses ont pu être recueillies à l'issue de la phase de transmission du questionnaire. Sur ces 89 réponses, une réponse s'avère inutilisable car ayant aucun rapport avec l'enquête, et quatre autres sont en fait des doublons (des réponses ayant déjà été données de façon exactement identique, au mot près). Ces cinq réponses ont donc été effacées de la base de données, afin de ne conserver que les 84 utilisables.

La très grande majorité des contributions exploitables des répondants concerne un problème localisé (81 réponses, soit 97%).

Répartition des contributions exploitables

Nous remercions ici l'ensemble des personnes qui ont permis ces 89 contributions, les membres de la commission « cyclabilité » de Mobil'idées, les services de la ville de Gap.

3.2 ANALYSE DES RESULTATS

Rappelons qu'en répondant à l'enquête, les participants avaient connaissance, sur la carte interactive, des réponses données par les participants précédents. De ce fait, **beaucoup n'ont pas pointé à nouveau un problème ayant déjà été signalé par un participant précédent.**

Une analyse quantitative des résultats n'a donc aucun sens ; cependant certaines réponses ont été données plusieurs fois en dépit même du fait qu'elles avaient déjà été données auparavant, pour les zones les plus problématiques.

Afin de mettre en exergue les zones qui cristallisent les problèmes des cyclistes gapençais, un code couleur sera utilisé, en fonction du nombre de réponses récoltées lors de l'enquête.

	Nombre de réponses particulièrement élevé ; zones qui ressortent très clairement dans les réponses.
	Au moins trois réponses
	Nombre de réponses plus faible.

3.2.1 Les problèmes localisés de circulation

Les problèmes localisés de circulation constituent la première catégorie des réponses au diagnostic, elle comptabilise 69 réponses (82%)

1. Les problèmes de signalisation

Trois contributions ont uniquement trait à la signalisation. Deux contributions demandent plus de clarté en termes de signalisation à propos de la bande anciennement cyclable le long de l'avenue du maréchal Foch, dont on ne comprend plus aujourd'hui si elle est cyclable, piétonne ou mixte. La dernière contribution concerne la rue David Martin dont le double-sens cyclable n'est pas assez mis en avant par la signalisation.

	Problème
Avenue du maréchal Foch	Quel statut pour la bande ? Pas de signalétique.
Rue David Martin	Double-sens cyclable non-signalisé

2. Les problèmes d'intersection

17 contributions (21%) font état de problèmes localisés à des intersections, ou des problèmes de franchissement de voie, pour les vélos. Le rond-point des Vaches (du Cèdre) cristallise quatre contributions à lui seul.

Zones/intersections concernées
Rond-point des Vaches
Rue des Boutons d'Or / rue des Narcisses
Route de Ste-Marguerite / route de Valserrès
Avenue Emile Didier (franchissement devant Decathlon)
Rue de Sirac et route de Rambdaud
Allée de Provence et rue du Bouton d'Or
Rue Fauré du Serre (feux rouges)
Rue du docteur Ayasse / avenue d'Embrun
Rond-point Botanic
Rue du docteur Ayasse / avenue d'Embrun
Avenue commandant Dumont (priorité à droite en descente)
Rue du docteur Ayasse / piste cyclable
?

3. Les problèmes liés à la sécurisation d'itinéraires cyclables

- La création d'itinéraires cyclables

18 contributions réclament la création d'itinéraires cyclables dans la ville, c'est-à-dire de chaussées spéciales pour les vélos, séparées des automobiles (que ce soient des bandes ou des pistes cyclables).

Zones concernées	But spécifique de l'itinéraire cyclable demandé
Boulevard Pompidou	
Rue Carnot	
Avenue Emile Didier	
Ancienne Route de Veynes	
Route des Eyssagnières	
N94	
Rue du Clair Logis	Eviter le rond-point de l'Europe à vélo, en le contournant par le sud
Rue Albert Blanc + passerelle	Se servir de la passerelle existante pour proposer un itinéraire cycliste évitant les rues de Camargue, des Jardins et de Bonne
Rue Mauzan	
Boulevard de la Libération	
N85 (Micropolis - La Tourronde)	
Chemin de Bonne	
Rue Aubanel	
Rue Charles Aurouze	Sécuriser abords du groupe scolaire Saint-Joseph
Route des Prés	

- Les demandes de double-sens cyclistes

10 réponses au diagnostic concernaient la demande de double-sens cyclables dans la ville, c'est-à-dire la possibilité pour les vélos d'emprunter un double-sens, par un dispositif sécurisé (signalisations horizontale et verticale). La rue Carnot concentre à elle seule cinq demandes.

Zones concernées
Rue Carnot
Rue des Jardins
Rue d'Albon
Avenue Lesdiguières
Rue de la Gendarmerie

- Révision d'itinéraires vélo existants

8 contributions réclament le réaménagement d'itinéraires cyclistes existants, c'est-à-dire de modifier des itinéraires vélos sur lesquels des problèmes de mobilité persistent. Le cours Ladoucette cristallise les volontés de modification d'itinéraires vélo existants, avec trois contributions à lui seul.

Zones concernées	But / Problème à résoudre
Cours Ladoucette	Mettre plus de distance entre les véhicules et les vélos
Avenue commandant Dumont	
Rue Faure du Serre	Piste cyclable qui emprunte le trottoir, étroit avec l'arrêt de bus
N94	Passage sous la voie ferrée
Rue du lieutenant Boisramé	Réduction de la chicane
Avenue de Pignerol	Itinéraire à sécuriser

- Les problèmes d'entretien d'itinéraires vélo existants

6 contributions ont trait à un manque d'entretien d'itinéraires vélo existants : il s'agirait alors de mieux entretenir les itinéraires vélo existants.

NB : L'enquête a été élaborée en 2016/2017. Il est possible que des travaux d'entretien aient eu lieu sur les voies considérées depuis lors.

Zones concernées	But / Problème à résoudre
Avenue maréchal Foch	Peinture effacée à l'intersection de la rue du dr Ayasse
Bord de Luye, autour du Quattro	Piste caillouteuse, mauvais état du revêtement
N94	
Bord de Luye, à côté de la route des Fauvins	Piste envahie par la végétation
Pont sur la Luye entre la Pépinière et la rue du Dr Ayasses	

3.2.2 Les problèmes localisés de stationnement en vélo

12 contributions (soit 14%) ont trait à des problèmes localisés de stationnement. Tout d'abord, 10 réponses font part d'un manque d'appuis-vélos, et donc d'un problème de stationnement sécurisé de vélo, à certains endroits de la ville. Les difficultés de stationnement à vélo se concentrent ainsi en centre-ville - notamment à la place Jean Marcelin, grande centralité urbaine mais pourtant dépourvue de stationnements pour les vélos -, ainsi que le long du boulevard Pompidou.

Endroits concernés par les difficultés de stationnement	
Boulevard Pompidou	Rue Jean Eymar
Place Jean Marcelin	Rue de France
Piscine de Fontreyne	Rue Pasteur
Place aux Herbes	Rue Carnot

D'autre part, deux réponses concernent la demande de mise en place de parkings fermés sécurisés pour les vélos, l'une aux parking-relais et l'autre à la gare SNCF. Dans les deux cas, le but est de pouvoir laisser sur place le vélo pendant la nuit sans crainte de vol et de récupérer le vélo le lendemain matin, pour finir le trajet domicile-travail.

3.2.3 Autres réponses au diagnostic

2 réponses concernent une remarque négative sur l'ensemble de la ville (remarque non localisée). La première de ces deux remarques concerne le manque d'appuis-vélo en général dans la ville de Gap, l'autre se fait l'écho d'un manque de respect des bandes cyclables par les piétons.

Enfin, une contribution fait état d'avancées positives : il est effectivement fait part d'avancées positives rue du Pré de Foire, où « voitures et vélos [sont] vigilants ensemble »

4 PRINCIPAUX PROBLÈMES ET PROPOSITIONS DE RÉOLUTION

L'association Mobil'idées a dégagé quels étaient les points particulièrement dangereux ou problématiques pour les cyclistes à Gap. Elle s'est pour cela servie du diagnostic vélo mais aussi de ses rencontres avec les Gapençais, notamment lors de la Fête du Vélo (1er week-end de juin) ou lors des ateliers « air, huile et diagnostic » (ateliers ambulants et estivaux de réparation de vélo, à travers la ville). Ces échanges ont permis de confirmer la situation problématique de certaines zones de la ville déjà mise en avant par un nombre de contributions élevé au diagnostic. Aussi, et surtout, elles ont permis de pouvoir entrer plus dans les détails sur les aménagements à effectuer sur les zones concernées.

4.1 LA RUE CARNOT

Ce qui pose problème → La rue Carnot constitue **le principal point noir à vélo du centre-ville**, de l'aveu de la majorité des cyclistes.

La rue Carnot constitue la principale artère du centre-ville, point de jonction entre le nord et le sud de Gap, et il est impossible aux vélos de la remonter, en dépit d'une largeur conséquente. Légalement, les vélos ont le droit de remonter cette rue à contre-sens puisqu'il s'agit, à l'instar du reste du centre-ville, d'une zone de rencontre : les piétons et cyclistes sont prioritaires sur les automobilistes et n'ont pas l'obligation de circuler sur les trottoirs, quand bien même ces derniers existent.

Cependant, dans les faits, la descente à contre-sens de la rue n'est pas possible pour les vélos en raison de l'étroitesse de la chaussée, qui oblige sans arrêt à jongler entre chaussée et trottoir attendant en prenant soin d'éviter les grosses sphères au sol (« boules de la rue Carnot »). Sans voie propre, le cycliste est donc sans cesse obligé de se mouvoir sur l'espace automobile et l'espace piéton, avec les risques de collision sous-jacents. Par ailleurs, les automobilistes ne prêtent que rarement attention au panneau « zone de rencontre » au début de la rue, et **n'en connaissent que très rarement la signification**. Il est fréquent que des cyclistes soient violemment interpellés par des automobilistes ignorant la règle de priorité.

Par ailleurs, la piste cyclable qui s'enfonce dans le rue Carnot depuis le rond-point de Ladoucette est un cul-de-sac : elle débouche sur un trottoir. Les cyclistes sont contraints par la voirie d'emprunter des espaces piétons.

Les solutions envisagées → Deux solutions peuvent être envisagées, selon l'échelle de temps choisie.

- À court terme, parer au plus urgent, en renforçant la signalisation. Il s'agirait de matérialiser au sol le doublesphères-sens cyclable afin que les automobilistes soient au courant de la possibilité d'avoir à croiser des vélos.



Le panneau « zone de rencontre » peut légitimement tenir lieu de signalisation verticale, cependant sa méconnaissance par les automobilistes lui enlève toute efficacité. Peut-être un doublage du panneau par un écriteau serait-il profitable.

- À long terme, créer une réelle bande cyclable, par un réaménagement de la rue. La largeur de la rue permet sans aucun problème de concilier les circulations piétonne, cycliste et automobile et le stationnement.

L'Association Mobil'Idées et la très grande majorité des usagers de vélo interrogés ne considèrent pas que **le réaménagement du boulevard sud (Georges Pompidou) en prenant en compte les vélos soit une solution pour ne pas s'occuper de la rue Carnot**. En plus de permettre à l'instar du boulevard Pompidou une jonction entre Gap-Nord et Gap-Sud, la rue Carnot est la principale porte d'entrée des cyclistes en centre-ville (vers la rue Pasteur ou la place Jean Marcelin, notamment).

4.2 ROND-POINT DU CEDRE (DES VACHES)

Ce qui pose problème → De nombreux cyclistes sont obligés de passer en mode piéton voire de contourner le rond-point : les bandes cyclables existent à chaque fois avant et après, mais pas sur le rond-point, où les cyclistes sont obligés de s'insérer dans la circulation automobile. Cela est particulièrement périlleux quand il s'agit de se rendre du centre-ville vers l'avenue

d'Embrun (voie d'insertion à franchir). Le rond-point est fréquemment perçu comme l'endroit le plus dangereux pour les vélos à Gap.

Les solutions demandées → Pas de consensus sur ce point.

Matérialiser une bande cyclable le long du rond-point (où les cyclistes auraient la priorité sur les voitures qui sortent du rond-point) pourrait être une solution, cependant beaucoup de cyclistes craignent que les automobilistes ne leur cèdent pas la priorité (par la droite, donc) en sortant.

Une autre solution serait aussi de permettre aux vélos d'emprunter les trottoirs aux abords du rond-point et de franchir chaque pénétrante de la même façon qu'un piéton.

Matérialiser le franchissement par les vélos (couleur verte au sol) de la voie d'insertion des voitures (entre le boulevard Pompidou et l'avenue d'Embrun) est aussi souvent demandé.

4.3 LE COURS LADoucETTE

Ce qui pose problème → La chaussée est étroite et les voitures, dans le sens rond-point Ladoucette → rond-point du Cèdre surtout, franchissent souvent la ligne de séparation avec la bande cyclable. L'endroit est très dangereux car certaines voitures font des zig-zag entre chaussée et bande cyclable. Par ailleurs, il est très fréquent que les voitures s'arrêtent sur la bande cyclable, obligeant de fait les cyclistes à s'arrêter aussi, voire à contourner le véhicule par la gauche, sur la chaussée et à se mettre ainsi en danger.

Les solutions envisagées → Faire clairement comprendre aux automobilistes que la bande cyclable n'est pas un prolongement de la chaussée automobile. Un travail de dissuasion pourrait être envisagé par une accentuation du marquage au sol (certains automobilistes n'ont même pas conscience de circuler sur une bande cyclable). Mais **la solution la plus probante serait l'installation de séparateurs de voirie**. Ces dispositifs au sol, d'un moindre coût, seraient dissuasifs pour les automobilistes tout en permettant un franchissement aux véhicules plus larges.

4.4 LES STATIONNEMENTS SECURISES DE VELO EN POINTS MULTIMODAUX

Ce qui pose problème → La ville ne compte aucune consigne à vélo, c'est-à-dire de box fermé où ranger les vélos de nuit sans crainte du vol. **La demande est pourtant forte en ce qui concerne certains points multimodaux de la ville.** Les parking-relais, en premier lieu, puisque de nombreuses réponses au diagnostic évoquent en effet le désir de laisser les automobiles en périphérie de la ville dans les parking-relais puis de continuer en vélo, dans le cadre de trajets domicile-travail. Par ailleurs, certaines personnes interrogées dans le cadre de la Fête du vélo, avouent qu'elles utiliseraient plus volontiers les parking-relais si elles avaient la possibilité d'y stocker de façon sécurisée leur vélo qu'en prenant le bus comme aujourd'hui.

Les enjeux sont exactement les mêmes à la gare SNCF, où les consignes à vélo sont plus encore sollicitées que pour les parking-relais.

À l'échelle nationale, seuls 20 % des cyclistes trouvent qu'il est facile de stationner son vélo près des gares ou stations de transport en communs (Baromètre des villes cyclables)

Les solutions envisagées → Faire des parking-relais et de la gare SNCF de véritables espaces multimodaux (voiture ↔ bus mais aussi voiture ↔ vélo) en donnant la possibilité de stocker de façon sécurisée des vélos de nuit. Pour cela, les consignes à vélo sont plébiscitées.

4.5 LES STATIONNEMENTS PONCTUELS DE VELO EN CENTRE-VILLE

Ce qui pose problème → Les cyclistes ont de réelles difficultés à stationner dans les espaces de vie et commerciaux du centre-ville. Dans l'enquête menée par Mobil'Idées, la majorité des problèmes de stationnement concerne le centre-ville : place Jean Marcelin, rue Jean Eymar, place aux Herbes, etc.

Les solutions envisagées → Le vélo ne pourra être promu à Gap comme substitut de la voiture que si le centre-ville ne lui est pas interdit, du moins *de facto* en raison d'un manque de places de stationnement. L'idée d'accroître le nombre de places de vélo le long des boulevards en pensant que les cyclistes s'y gareront et finiront leur trajet à pied est une fausse bonne idée. Le développement de ce mode doux de transport ne peut se faire que s'il est jugé comme

pratique ; et par là même s'il n'implique pas les mêmes problèmes de stationnement que les automobiles.

Des appuis-vélo (anses de stationnement) pourraient donc être ajoutées dans les points névralgiques du centre-ville (près de la place Jean Marcelin : seulement deux points d'appui, devant la mairie) ou bien dans les rues commerçantes (rue Jean Eymar par exemple).

4.6 LE BOULEVARD GEORGES POMPIDOU

Ce qui pose problème → Le problème de la cyclabilité du boulevard George Pompidou n'est étonnamment pas trop mis en avant par les réponses à l'enquête.

Or, **cet axe majeur de circulation n'est pas du tout sécurisé pour les vélos**. Si la traversée dans le sens Rond-point de l'Europe → rond-point des Cèdres peut éventuellement être effectuée en se reportant sur la rue Carnot, le sens rond-point des Cèdres → rond-point de l'Europe est quant à lui problématique : vu l'extrême dangerosité du contre-sens de la rue Carnot actuellement (voir 4.1), impossible de contourner le boulevard. Dans ce sens, la chaussée automobile est d'une voie seulement : les dépassements sont malaisés et les cyclistes souvent mis en danger.

Les solutions demandées → La création, à terme, d'une bande - voire d'une piste – cyclable, qui relierait ainsi la piste cyclable sud (avenue de Provence) à la piste cyclable est (Pépinière ↔ Tokoro)

4.7 LE ROND-POINT DE BOTANIC

Ce qui pose problème → La piste cyclable qui suit la rue des Silos s'arrête brusquement au niveau du rond-point et de la voie ferrée ; les cyclistes sont obligés de descendre du trottoir pour se réinsérer dans la circulation automobile. Le franchissement du passage à niveau est malaisé. Par ailleurs, se rendre sur la piste cyclable quand on vient de la rue de Nestle est encore plus compliqué.

Les solutions demandées → Prolonger la piste cyclable en bande cyclable autour du rond-point, ou au moins faciliter le passage piste cyclable – route.

4.8 TRAVERSEE CYCLABLE DE L'AVENUE D'EMBRUN

Ce qui pose problème → La piste cyclable en face du Décathlon, dans le sens Tokoro→centre-ville se termine brutalement juste après la grande enseigne de sport. Les cyclistes sont alors avertis qu'ils doivent rejoindre la piste cyclable à double sens, de l'autre côté de la route, par un panneau de type « obligation ». Cependant, aucun passage piéton ou bande cyclable ne permet de franchir la route ; et les trottoirs d'en face sont surélevés. Cette obligation de franchissement sans aménagement est particulièrement dangereuse.

Les solutions demandées → La création d'un franchissement sécurisé (passage piéton + vélo, avec signalisation horizontale et verticale).

5 CONCLUSION

L'association Mobil'Idées se fait l'écho - par le compte-rendu du diagnostic de la cyclabilité à Gap – des problèmes et des aspirations des cyclistes dans la ville, avec une volonté forte de travailler main dans la main avec les élus et les services municipaux concernés.

La grande majorité des usagers du vélo ayant participé au diagnostic sont conscients des avancées récentes, en ce qui concerne notamment les jonctions vers Gap-Sud et vers Gap-Est (Tokoro). En effet, la piste cyclable le long de l'avenue de Provence est une réussite en terme d'aménagement et connaît un réel succès de fréquentation. La liaison vers Tokoro est moins homogène et fluide mais opérationnelle tout de même.

Le centre-ville - jonction entre l'axe sud et l'axe est, et surtout poumon économique et social de la ville – concentre donc aujourd'hui les problèmes. En terme d'accessibilité, la rue Carnot, le cours Ladoucette et le rond-point du Cèdre (des Vaches) cristallisent les appréhensions des cyclistes. Des mesures concrètes et demandant peu de moyens financiers, proposées par l'association Mobil'Idées dans ce compte-rendu, permettraient de sécuriser ces axes majeurs, avant même de pouvoir envisager des travaux de réaménagement de plus grande ampleur.

Des problèmes apparaissent aussi en ce qui concerne le stationnement des vélos, que ce soit de façon ponctuelle dans l'hypercentre ou de façon plus pérenne dans les points multimodaux. L'association a déjà fait remonter ces problèmes, en ce qui concerne la gare, aux élus de la région dans le cadre des Assises régionales des Transports, et à Mme la députée Pascale Boyer, tous deux à l'écoute.

Aussi, l'association souhaite par le biais de ce compte-rendu se poser comme interlocuteur de la municipalité pour tout ce qui a trait aux mobilités douces (vélo, mais aussi tout autre substitut à la voiture individuelle), et peut être en cela force de propositions et de soutiens à certaines mesures.

6 ANNEXES

- Les données brutes de réponse à l'enquête récoltées par l'association Mobil'idées sont disponibles en version numérique, au format excel.

Ils sont disponibles sur le site internet de l'association (www.mobilidees.org) et peuvent être envoyés sur demande aux services de la mairie.

- Les résultats liminaires du baromètre national des villes cyclables de la FUB, dont il est fait allusion dans le compte-rendu → Voir pages ci-après.