

Contradicciones y aciertos en la legislación favorable a la bicicleta en Europa

3º Congreso de la Bicicleta Lleida 2010



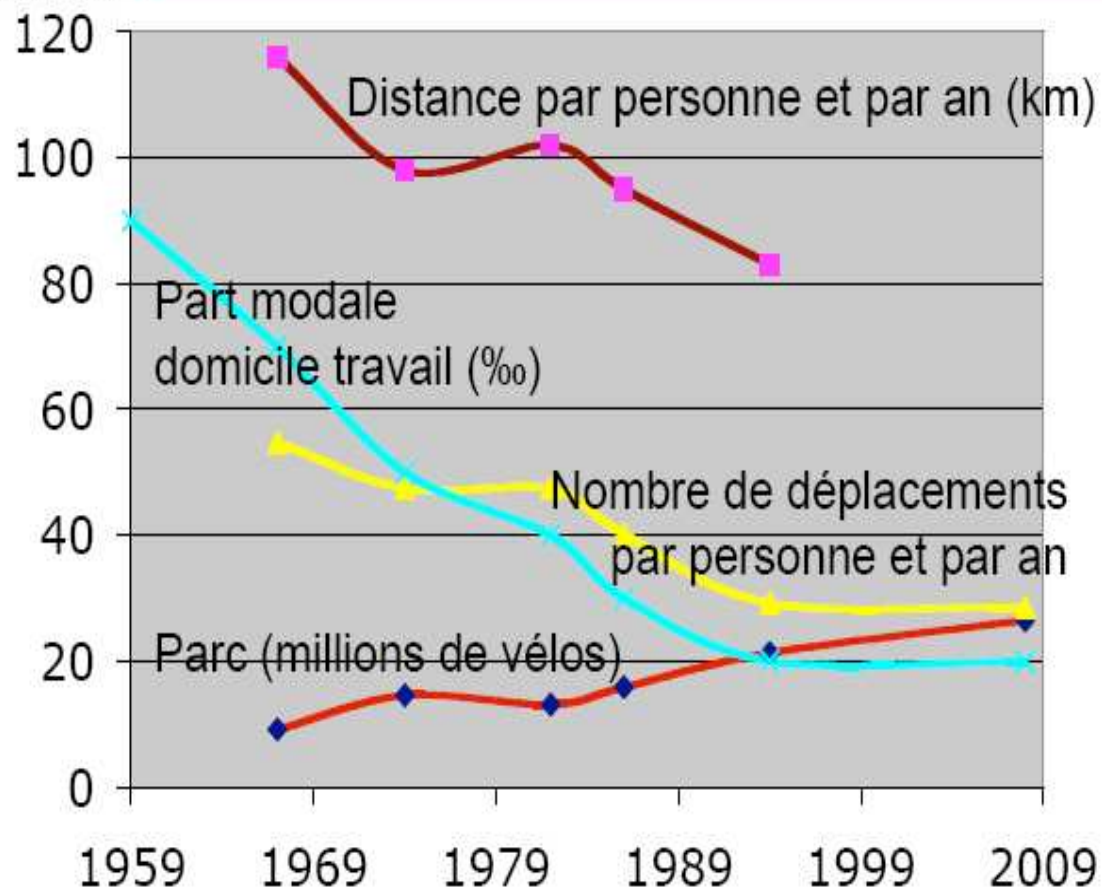
Visión general de la situación francesa

- **Nuevas leyes y reglamentos permitieron la toma en cuenta de la bici como medio de transporte alternativo al coche a partir de los años 1990.**

Cuáles son la perspectivas actuales ?

1. ¿ Cómo se fue creando una nueva legislación ciclista en Francia ?

Le renouveau du vélo?



28/05/2009

Effets et pratique du vélo

Francis Papon INRETS

3^o Congreso de la Bicicleta Lleida 2010

A) La Bici útil en Francia : una realidad cambiante

ANTES, un país ciclista :
en 1960 + de 10% , 3% en 2010

Por qué ?

- Prosperidad del “automóvil”
- Sociedad de consumo
- Toda la calle para el coche
- Desprestigio social de la bici



AHORA, un auge fácil para una automovilidad moderna !

B) Las grandes etapas

31/12/1996

La Ley sobre el aire y la utilización racional de la energía (LAURE). Objetivo : reducir el tráfico automóvil y desarrollar modos menos contaminantes como la bici y el andar

- + su art. 14 obliga las aglomeraciones de más de 100 000 hab. a prever un plan de desplazamientos urbanos**
- + su art. 20 obliga a partir del 1 de enero de 1998 a crear infraestructuras ciclistas en caso de renovación de cualquier vía**

13/12/ 2000

La Ley de solidaridad y de renovación urbana (SRU) introduce la noción de desarrollo sostenible para planear la organización del espacio urbano.

CALCULETTE Eco-déplacements
Calculez l'impact de vos déplacements quotidiens sur l'environnement et sur vos dépenses !

ADEME
Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

BOUGEZ AUTREMENT
La meilleure énergie, c'est la vôtre...
Semaine européenne de la mobilité 2007

DISTANCE DOMICILE-TRAVAIL
Saisissez la distance entre votre domicile et votre travail : J'habite à **5** km de mon travail.

MODES DE TRANSPORTS
Choisissez les 2 modes à comparer. **RÉSULTATS SUR 1 AN**

Je choisis	COÛT	EFFET DE SERRE	ÉNERGIE
LE VÉLO	105,20 €	0,00 kg éq. CO ₂	0,00 l éq. pétrole
plutôt que			
LA VOITURE	1035,00 €	648,10 kg éq. CO ₂	253,25 l éq. pétrole

En choisissant le vélo plutôt que la voiture

- J'économise **929,80 €** par an.
- J'évite **648,10 kg** éq. CO₂ par an.
- Je consomme **253,25 litres** éq. pétrole en moins par an.

Info, Print, Email icons

- **El decreto del 16 /09/1998 establece que la pistas y las bandas ciclistas sean destinadas a los usuarios de la bici, y cuando se les adelanta es obligatorio dejar 1m ; los ciclos pueden circular en vías peatonales**
- **El decreto del 27/03/2003 autoriza los ciclistas a circular en el andén lateral derecho de las carreteras si tienen revestimiento**
- **El inicio de un “Code de la Rue” a partir de 2006 : una concertación para compartir las vías urbanas y proteger a los más vulnerables**

2.Una legislación que implica a las autoridades públicas

C) La implicación de la ciudades

El éxito de la bicis compartidas



Iniciativas locales :

- primas para bicis “eléctricas”
- Instalaciones para la pacificación

D) La tibieza del Estado

- Informe Lebrethon en 2004 : como fomentar **el uso cotidiano** de la bici
- En 2006 un coordinador nacional

**Desde
entonces.....**



**// los paises nórdicos apoyan la bici
para mejorar el bienestar de todos**

E) El papel de las asociaciones

Los usuarios ciclistas piden :

- la proporcionalidad de las sanciones
- La generalización de los dobles sentidos
- La legalización del adelantamiento ciclista por la derecha
- Semáforos y stops convertidos en ceda el paso
- La ciudad 30km/h para el tráfico motorizado



3. Pistas actuales para progresar



F) El “code de la rue” en actos ?



A partir del 1 de julio de este año se generalizara el doble sentido para las bicis en todas las zonas limitadas a 30km/h !

Fomentar la creación de calles residenciales en las cuales el tráfico no puede superar 20 km/h : prioridad al más vulnerable

G) El problema del casco

Confusión entre bici de transporte y de deporte,...



...un accesorio facultativo,
vigilancia prioritaria !



Las experimentaciones en Estrasburgo y Burdeos demuestran que no es peligroso dejar al ciclista circular aunque el semáforo esté rojo para los otros vehículos.

Por qué no se autorizan los alcaldes a adoptar esta medida?

Así el éxito social de la bici obliga a cambiar la legislación vigente pese a los prejuicios. El aumento de los ciclistas en la ciudad conlleva mas seguridad vial para todos.

Algunos diputados preparan nuevas leyes para ayudar fiscalmente a los ciudadanos que se desplazan en bici. Esperamos que se aprueven.

**Copenhague tiene
que abrirnos
nuevos caminos !**



Idiazábal febrero de 2010



Zona de « rencontre »
francesa